



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

---

सं. 37]	नई दिल्ली, मंगलवार, फरवरी 21, 2012/फाल्गुन 2, 1933
No. 37]	NEW DELHI, TUESDAY, FEBRUARY 21, 2012/PHALGUNA 2, 1933

---

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 14 फरवरी, 2012

सं. टीएएमपी/19/2011-एनएमपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा आर.सी.एच.डब्ल्यू. शुल्क लागू करने के लिए तथा वर्तमान प्रतिशतता आधारित शुल्क से प्रति टन आधार पर शुल्क से मजदूरी के लिए न्यू मंगलोर पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निस्तारण करता है, जैसा कि इसके साथ संलग्न आदेश में दिया गया है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

केस सं. टीएएमपी/19/2011-एनएमपीटी

न्यू मंगलोर पत्तन न्यास

...

आवेदक

आदेश

(जनवरी, 2012 के 6ठे दिन को पास किया गया)

यह मामला, पंजीकृत कार्गो संचालन विंग (आरसीएचडब्ल्यू) से नियोजित किए जाने वाले कामगारों के लिए वर्तमान प्रतिशतता आधारित शुल्क के बजाए जिस-वार प्रति टन दर में संशोधन करने के लिए न्यू मंगलोर पत्तन न्यास द्वारा दिनांक 17 मार्च, 2011 को प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 इस प्राधिकरण ने आर सी एच डब्लू के माध्यम से नियोजित किए जाने वाले कामगारों के लिए शुल्क संशोधन का अनुमोदन दिनांक 9 अगस्त, 2001 के आदेश के अंतर्गत प्रारंभ में दिया तथा न्यास को यह सलाह दी थी कि वह, आर सी एच डब्लू के कर्मचारियों के नियोजन के लिए उत्पादकता से सम्बद्ध ज़िंस-वार दरें छः माह के भीतर प्रस्तावित करे। दिनांक 11 मई, 2006 के आदेश के अंतर्गत दरों के मान में संशोधन करते हुए, न्यास को पुनः यह सलाह दी गई थी कि वह प्रति टन के हिसाब से दरें प्रस्तावित करे।

2.2 एनएमपीटी ने, तदनुसार, पत्तन न्यास में लागू प्रतिशतता (मजदूरी पर) के आधार पर शुल्क के बजाए (ज़िंस-वार) प्रति टन दर के आधार पर आर सी एच डब्लू शुल्क प्रस्तावित करने का अपना प्रस्ताव जुलाई, 2008 में प्रस्तुत किया था। तथापि, पत्तन न्यास ने अपना प्रस्ताव बाद में वापस ले लिया था। तदनुसार इस प्राधिकरण ने, जुलाई, 2008 में प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव से संबंधित कार्यवाही को दिनांक 3 मार्च, 2010 के आदेश के तहत 'वापस मानकर' बंद कर दिया था। इस मामले को बंद करते समय पत्तन न्यास को पुनः सलाह दी गई थी कि प्रयोक्ताओं द्वारा एवं इस मामले की छानबीन/अध्ययन करते समय प्राधिकरण द्वारा की गई टिप्पणियों एवं सुझावों को ध्यान में रखते हुए अपने सशोधित प्रस्ताव तैयार करे।

3.1 इस परिप्रेक्ष्य में, एनएमपीटी ने यह वर्तमान प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। एनएमपीटी ने (मजदूरी) वर्तमान प्रतिशतता के आधार के बजाए उत्पादकता से सम्बद्ध (ज़िंस-वार) प्रति टन दर पर आरसीएचडब्लू कामगार लगाने के लिए शुल्क का प्रस्ताव दिया है। एनएमपीटी ने कहा है कि प्रति टन दर के निम्नलिखित फायदे हैं, नामशः;

- (i) प्रति टन आधार पर आरसीएचडब्लू शुल्क एवं मजदूरी की वसूली करने के प्रस्ताव की 'सरलीकृत प्रक्रिया' तैयार करने में और अधिक फायदा है।
- (ii) क्योंकि प्रस्तावित शुल्क को एकत्र करने का कार्य अग्रिम रूप में करने का प्रस्ताव है, इसलिए प्रयोक्ताओं पर भार कम पड़ेगा, क्योंकि गैर-अदायगी पर दण्ड को रोका जा सकेगा।
- (iii) निर्यातक एवं आयातक बिना किसी अस्पष्टता के पत्तन में संचालन की लागत को पहले से ही जान जाएंगे। इसके अलावा, शुल्क का परिकलन करने की वर्तमान प्रक्रिया के कारण उठने वाला लेखा-परीक्षा संबंधी आपत्तियों को रोका जा सकेगा।

- (iv) एनएमपीटी ने, 1 जनवरी, 2007 से प्रभावी मजदूरी बकाया की अदायगी को ध्यान में न रखते हुए, वर्तमान शुल्क पर लागत विवरण एवं मजदूरी के बकाया की अदायगी एवं उसके प्रभाव को ध्यान में रखते हुए, वर्तमान शुल्क पर लागत-विवरण प्रस्तुत किया है। लागत-विवरण के अनुसार, 2010-11 के चालू वर्ष एवं 2011-12 से 2013-14 तक के तीन वर्षों की स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

क्रम सं०	विवरण	मजदूरी में संशोधन होने के परिणामस्वरूप बकाया राशि की अदायगी को ध्यान में न रखते हुए, वर्तमान शुल्क पर (इस प्रस्ताव का अनुलग्नक-II 'क' -पृ 4/सी)				डब्लू आर सी की बकाया राशि एवं उसके प्रभाव को ध्यान में रखते हुए, वर्तमान शुल्क पर (प्रस्ताव का अनुलग्नक-II 'ख' -पृ.17/सी)			
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14
I	कुल आय								
	(क) मजदूरी	614.41	616.75	852.89	1043.73	898.37	1019.74	1413.45	1733.50
	(ख) प्रोत्साहन	1169.13	1169.13	1250.50	1338.03	1169.13	1169.13	1250.50	1338.03
	(ग) शुल्क	881.63	891.84	1221.68	1496.02	1439.02	1654.88	2283.06	2802.05
	कुल आय	2666.17	2677.72	3325.07	3877.76	3506.52	3843.75	4947.01	5873.58
II	कुल लागत	5799.89	6896.73	6298.24	9384.36	5938.35	6846.84	6483.36	9565.99
III	निर्यातित मृगी	374.01	429.77	529.87	597.55	374.01	429.77	529.87	597.55
IV	आर ओर्गाई	59.84	68.76	84.78	95.61	59.84	68.76	84.78	95.61
V	निवल अधिशेष/घाटा	(3194.56)	(4087.77)	(5057.95)	(5602.19)	(2489.67)	(3071.85)	(3601.13)	(3788.02)
VI	निवल अधिशेष/घाटा - भाव के % के रूप में	-117.62%	-150.09%	-149.57%	-142.0%	-69.29%	-78.13%	-71.08%	-62.86%

3.2 एनएमपीटी ने उनके द्वारा प्रस्तुत किए गए लागत विवरण के संबंध में निम्नलिखित मुद्दे रखे हैं:

- (i) वर्तमान प्रस्ताव प्रति टन के आधार पर, जिसमें प्रोत्साहन शामिल नहीं है, केवल 'शुल्क' एवं मजदूरी की वसूली के लिए है। कामगारों को दिए गए वास्तविक प्रोत्साहन की प्रतिपूर्ति नौभरण करने वालों द्वारा की जाती है।
- (ii) आकलन के प्रयोजन की दृष्टि से, 2009-10 की प्रति टन दर पर मजदूरी, आर ई 2010-11 के लिए एवं बीई 2011-12 के लिए ली गई है तथा 1.1.12 से देय मजदूरी में वृद्धि को ध्यान में रखते हुए, 2011-12 पर 30% की दर पर वृद्धि 2012-13 के प्रक्षेपण के लिए है। 2013-14 के प्रक्षेपण के लिए, मजदूरी एवं डी ए में वृद्धि के कारण पिछले वर्ष के आकलन पर 15% की वृद्धि मानी जाती है। यातायात में वृद्धि के लिए समायोजित प्रत्येक जिन्स के लिए एडब्लूपी तालिका सूची के अनुरूप प्रक्षेपण, इस प्रस्ताव में माना नहीं गया है।
- (iii) लागत-विवरण के लिए माने गए वित्त एवं विविध खर्चों के ब्यौरे में मुख्यतः सेवानिवृत्त हुए कर्मचारियों के लिए पेंशन एवं ग्रेजुटि का प्रावधान है, जो मजदूरी एवं पेंशन प्राप्त करने वाले सेवानिवृत्त कर्मचारियों को दी गई/दी जाने वाली वास्तविक पेंशन एवं ग्रेजुटि का क्रमशः 27% एवं 8.33% है तथा 2010-11 से 2013-14 तक के अनुमानों के लिए 2009-10 पर 10% की वार्षिक वृद्धि मानी गई है। प्रक्षेपण के लिए पीएलआर 2012-13 एवं 2013-14 के वर्षों के लिए 2011-12 की तुलना में 10% से अधिक ली गई है।
- (iv) टीएमपी के दिशा-निर्देशों के अनुसार, लागत-विवरण में आरसीएचडब्लू से संबंधित मजदूरी/पेंशन, वीआरएस प्रतिपूर्ति की बकाया राशि जैसे एकबारगी व्यय शामिल नहीं किए गए हैं।

- (v) प्रबंधन एवं सामान्य उपरिशीर्ष पर अन्य व्ययों में आरसीएचडब्लू विंग के प्रशासनिक कर्मचारियों को दी गई यूनिफार्म की लागत, डाक्टरी खर्च, वेतन एवं अन्य भत्ते तथा कार्यालय की मदों पर जैसे डाक, मुद्रण एवं स्टेशनरी पर व्यय, डब्लूसी अधिनियम के तहत अदायगियाँ, परिवहन, कामगारों के लिए प्रशिक्षण एवं सेमिनार आदि पर व्यय शामिल है।
- (vi) कार्यकारी पूंजी का परिगणन, निर्धारित मानकों के अनुसार है, जो कि प्रचालन-व्यय का 1/12 वाँ हिस्सा है। श्रम के नियोजन के लिए यह प्रभारों का संग्रह माना जाता है, जो कि प्रशासनिक सुविधा को ध्यान में रखते हुए, वैकल्पिक शर्त माना जाता है।
- (vii) लागत-विवरणों का संकलन संशोधित श्रमिक मानों के अनुरूप है, जो कि 12.08.2009 से न्यू मंगलोर पत्तन न्यास में लागू है।

3.3 एनएमपीटी ने उल्लेख किया है कि जुलाई, 2008 के एनएमपीटी के पिछले प्रस्ताव पर प्रति टन दर की प्रणाली एवं अन्य सम्बद्ध मामलों पर 17 दिसम्बर, 2009 को टीएमपी में हुई संयुक्त सुनवाई के समय चर्चा की गई थी। इसके अलावा, नौभरण करने वालों ने संकेत किया था कि श्रमिक मानों को कम किया जाए तथा आंकड़ों की समीक्षा की जाए। एनएमपीटी ने कहा है कि राष्ट्रीय अधिकरण पंचाट के अनुसार, श्रमिक मानों को लागू किया गया है। तथापि, आंकड़ों की समीक्षा में, वर्तमान करारों एवं श्रम संबंधी अन्य मुद्दों से जुड़ी लंबित समस्याओं के कारण कुछ और समय लगेगा, इसने कहा है कि प्रस्तावित प्रति टन दर उसी स्तर की है, जैसी कि 2008 के प्रस्ताव में प्रस्तुत की गई थी, बावजूद इसके कि लौह अयस्क के निर्यात पर अंकुश होने के कारण सामान्य कार्गो का थ्रूपुट काफी ज्यादा कम हुआ है तथा मजदूरी एवं अन्य उपरिशीर्ष में पर्याप्त वृद्धि हुई है।

3.4 आरसीएचडब्लू से कामगारों के नियोजन के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रति टन शुल्क तथा प्रस्तावित शुल्क को नियमित करने वाली कुछ महत्वपूर्ण शर्तें निम्नलिखित हैं:

क्रम सं०	जिन्स	श्रम नियोजन पर कुल प्रभार (मी० टन में)	प्रति जलयान प्रति गैंग पर औसत उत्पादकता (मी० टन में)
1.	लौह अयस्क	25	800
2.	कोयला	25	700
3.	चूना पत्थर	25	800
4.	कच्चा कोयला	35	420
5.	ग्रेनाइट	35	275
6.	एमओपी	40	250
7.	मक्का	45	300
8.	कच्चा लोहा	45	400
9.	डीएपी	50	260
10.	रॉक फास्फेट	50	210
11.	यूरिया	50	220
12.	चिकनी मिट्टी	30	200
13.	मशीनरी	100	180
14.	इमारती लकड़ी	100	85
15.	चिकनी मिट्टी	50	90
16.	गेहूँ	35	740

17.	सल्फर	40	540
18.	एम.लट्टे	100	85
19.	बेंटोनाइट	45	470
20.	पीले मटर	25	940
21.	प्रति टीईयू कंटेनर	450	75 टीईयू
22.	अन्य खाधान्न एवं अनाज	35	740
23.	अन्य थोक कार्गो, जिसका ऊपर वर्गीकरण न किया गया हो	45	250

### प्रस्तावित शर्तें

- (i) उक्त उल्लिखित दरें, प्रचलित निपटारा/योजना के प्रत्येक खंड के अनुसार, परिगणित वास्तविक प्रोत्साहनों के अलावा है एवं लाइसेंस प्राप्त नौभरणकर्ताओं द्वारा एनएमपीटी को देय है।
- (ii) रैंगों की अनुमानित तदर्थ बुकिंग को रोकने एवं उन्हें बेकार रखने पर कम उत्पादकता के कारण दंड लगाए जाने का निम्नरूप में प्रावधान है:
  - (क) औसत संचालन में 10% से नीचे कटौती पर - कोई दंड नहीं
  - (ख) औसत संचालन में 10 से 20% की कटौती पर - एसओआर से 10% अधिक
  - (ग) औसत संचालन में 20% से अधिक की कटौती होने पर - एसओआर से 15% अधिक
  - (घ) औसत संचालन में 30% से अधिक कटौती होने पर एसओआर से 30% अधिक
- (iii) जब तक उत्पादकता की पुनः प्राप्ति का निर्धारित लक्ष्य प्राप्त नहीं कर लिया जाता, तब तक उक्त के अलावा, अतिरिक्त शुल्क, यदि कोई है, प्रभारित किया जाएगा।
- (iv) देरी से अदायगियों/वापसियों पर ब्याज नौभरणकर्ताओं को एसवीआईपीएलआर पर ब्याज तथा प्रोत्साहन एवं विभिन्न बिलों के लिए विलंबित अदायगियों पर 2% वार्षिक ब्याज देना होगा। इसी प्रकार से, पत्तन, विलंबित वापसियों पर उक्त दर पर दंड-ब्याज अदा करेगा। एनएमपीटी आरसीएचडब्लू ए विंग द्वारा बिल प्रस्तुत करने की तारीख के केवल 10 दिनों के बाद नौभरणकर्ताओं द्वारा अदायगी में देरी को गिना जाएगा।
- (v) उक्त श्रम नियोजन प्रभार में वृद्धि, 01-01-2012 से 31-03-2013 तक के लिए 30% तक की जाती है तथा 01-01-2012 को देय वेतनमानों में संशोधन होने के कारण लागत में वृद्धि के प्रयोजन के लिए 01-04-2013 से 49.5% तक की प्रभार-वृद्धि की जाती है।
- (vi) उक्त यथा अनुमोदित दरें, अधिसूचना की तारीख से 3 वर्ष की अवधि के लिए लागू होंगी।

3.5 पत्तन ने 2008-09 एवं 2009-10 के लिए तथा आरई/बीई 2010-11 एवं 2011-12 के लिए प्रशासनिक रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है।

4. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, एनएमपीटी (वार्षिक लेखा एवं प्रशासनिक रिपोर्ट को छोड़कर) से प्राप्त प्रस्ताव संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियाँ प्राप्त करने के लिए भेजे गए। प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को अनुस्मारक भेजे जाने के बावजूद उनसे कोई टिप्पणियाँ प्राप्त नहीं हुई है। केनारा चैम्बर ऑफ कामर्स एंड इंडस्ट्री तथा न्यू मंगलोर पत्तन नौभरणकर्त्ता एसोसिएशन ने, तथापि, अपने निवेदन 21 जून, 2011 को हुई संयुक्त सुनवाई के समय प्रस्तुत किए थे।

5.1 इस मामले में संयुक्त सुनवाई 21 जून, 2011 को न्यू मंगलोर पत्तन न्यास के परिसर में की गई थी। न्यू मंगलोर पत्तन न्यास ने अपने प्रस्ताव का पॉवर प्वाइंट प्रेसेन्टेशन प्रस्तुत किया। संयुक्त सुनवाई के समय एनएमपीटी एवं संबंधित प्रयोक्ताओं/संगठनों ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए हैं।

5.2 संयुक्त सुनवाई के समय न्यू मंगलोर पत्तन न्यास नौभरणकर्त्ता एसोसिएशन (एनएमपीएस) तथा केनारा चैम्बर ऑफ कामर्स एवं इंडस्ट्री (केसीसीआई) ने अपने लिखित अनुरोध प्रस्तुत किए हैं।

5.3 संयुक्त सुनवाई के समय जैसी कि सहमति प्रकट की गई, पत्तन को सलाह दी गई कि वह, प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों के साथ एक सप्ताह के भीतर बैठक करके अपने प्रस्ताव की व्याख्या करे तथा विशेष रूप से, टनों पर आधारित प्रस्तावित दरें निकालने की गणना की व्याख्या करे तथा प्रयोक्ताओं से अनुरोध किया जाए कि वे अपनी टिप्पणियाँ, यदि कोई हों, एनएमपीटी के साथ हुई बैठक के 10 दिनों के भीतर प्रस्तुत करें। बैठक में की गई चर्चा के ब्यौरे हमारे पास शीघ्र इसके बाद भेजे जाएँ।

6.1 संयुक्त सुनवाई के समय जैसा कि निर्णय किया गया था, एनएमपीटी ने अपने दिनांक 21 जुलाई, 2011 के पत्र के तहत सूचित किया था कि प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों के साथ बैठक 4 जुलाई, 2011 को की गई थी, जिसमें शुल्क की वर्तमान प्रणाली तथा प्रस्तावित शुल्क की व्याख्या की गई थी। इसने बैठक के कार्यवृत्त की प्रति भेजी है, जिसमें प्रयोक्ता संगठनों अर्थात् केसीसीआई, नौभरण एसोसिएशन, क्लियरिंग एंड फार्वर्डिंग एग्रीगेशन तथा कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन के प्रतिनिधियों ने भाग लिया। एनएमपीटी ने मंगलोर कैमिकल्स लिमिटेड, इंडियन पोटैश लिमिटेड एवं इंडियन फार्मर्स फर्टिलाइजर्स को-ऑपरेटिव लिमिटेड से प्राप्त अभ्यावेदनों की प्रतियाँ भी भेज दी हैं, जिसमें कहा गया है कि श्रम संचालन प्रभार में प्रस्तावित वृद्धि बहुत अधिक है।

6.2 बैठक का कार्यवृत्त, प्रयोक्ता संगठनों द्वारा उठाए गए प्रमुख मुद्दों को सामने लाता है तथा एनएमपीटी ने मुद्दे-वार स्पष्टीकरण उन्हीं, प्रस्तुत किया। एनएमपीटी द्वारा की गई बैठक के कार्यवृत्त से ली गई सारांश रूप में स्थिति तथा एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

क्रम सं०	प्रयोक्ता संगठनों द्वारा उठाए गए मुद्दे	प्रयोक्ता संगठनों के साथ उक्त बैठक में एनएमपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण
(i)	केसीसीआई के प्रतिनिधि ने सुझाव दिया कि एक कार्यकारी समूह का गठन किया जाए ताकि एनएमपीटी के संचालन प्रभारों पर शुल्क का निर्धारण करने के लिए आम राय बनाई जा सके।	इस समय कार्यकारी समूह के गठन की आवश्यकता नहीं है, क्योंकि प्रस्ताव, विभिन्न संगठनों के परामर्श से तैयार करके प्रस्तुत किया जाता है तथा टीएमपी वर्तमान प्रस्ताव पर विचारों की अपेक्षा करता है।
(ii)	प्रत्येक कार्गो पर औसत उत्पादकता को अनुपालन की दृष्टि से आंकड़ों के रूप में माना जाए।	आंकड़ों का कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा, जब प्रति टन के आधार पर शुल्क का परिकलन किया जाएगा, क्योंकि प्रोत्साहन इसका हिस्सा न होगा।
(iii)	अधिकरण पंचाट की सिफारिशों के अनुसार, श्रमिक मान को पूरी तरह से लागू किया जाए।	श्रमिक मान को आंशिक रूप से लागू किया गया है तथा एनएमपीटी के हित में यूनियनों के साथ

		सौहार्दपूर्ण ढंग से बातचीत करके, शतप्रतिशत अनुपालन के प्रयास किए जाएंगे।
(iv)	केसीसीआई के दिनांक 17 जून, 2011 के पत्र में दी गई टिप्पणियों के अनुसार, लागत का पुनर्मिलान।	केसीसीआई के दिनांक 17 जून, 2011 के पत्र में दी गई टिप्पणियों के अनुसार, लागत का पुनर्मिलान शीघ्र ही प्रस्तुत किया जाए।
(v)	प्रति टन के आधार पर शुल्क प्रस्तावित करते समय प्रच्छन्न लागत/प्रोत्साहनों पर विचार किया जाए।	प्रच्छन्न लागत/प्रोत्साहन अलग-अलग हिस्से हैं, इसलिए टीएएमपी को टन के आधार पर शुल्क का प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय इसे नहीं माना गया है।
(vi)	टीएएमपी से अनुमोदन प्राप्त करने के बाद प्रति टन शुल्क का अनुपालन भविष्य में किया जाएगा।	सभी दरों के मानों का प्रचालन चक्र 3 वर्ष का होगा तथा इनका भावी प्रभाव भी होगा। प्रति टन शुल्क उसी प्रक्रिया को अपनाएगा।
(vii)	प्रति टन आधार पर शुल्क लागू करते समय विलंब शुल्क प्रभावों पर भी विचार किया जाना चाहिए।	प्रति टन आधार पर शुल्क का परिकलन करते समय विलंब शुल्क प्रभावों को शामिल करने की आवश्यकता नहीं पड़ेगी।
(viii)	कार्गो का संचालन करते समय दुर्घटनाओं का दायित्व एनएमपीटी को उठाने पर विचार किया जाए।	जहाज मंत्रालय द्वारा अपनाई गई नौभरण नीति के अनुसार, दुर्घटनाओं का दायित्व नौभरणकर्ताओं पर माना जाता है।
(ix)	कम उत्पादकता पर दंड पर विचार न किया जाए।	उत्पादकता में सुधार लाने तथा पत्तन के कार्यनिष्पादन के लिए कम उत्पादकता पर दंड अपेक्षित है। तथापि, टीएएमपी को यह स्वतंत्रता होगी कि वह इस पर विचार करे अथवा छोड़ दे।

6.3 एनएमपीटी द्वारा प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों, न्यू मंगलोर पत्तन नौभरणकर्ता एसोसिएशन के साथ की गई बैठक के संदर्भ में एनएमपीटी ने बैठक के मसौदा-कार्यवृत्त पर अपनी टिप्पणियाँ दिनांक 8 जुलाई, 2011 के पत्र के अंतर्गत प्रस्तुत की हैं।

6.4 पत्तन के साथ हुई संयुक्त बैठक के संदर्भ में एस्पिनवॉल एंड कंपनी लिमिटेड ने भी अपने दिनांक 19 अगस्त, 2011 के पत्र के तहत कुछ और निवेदन प्रस्तुत किए हैं। उन्होंने कहा है कि उर्वरकों का प्रयोग कृषि संबंधी उद्देश्यों के लिए किया जाता है तथा शुल्क में किसी प्रकार की वृद्धि किसानों को प्रभावित करेगी, अतः अनुरोध किया है कि उर्वरक के लिए प्रति टन शुल्क 25/-रु० पीएमटी संशोधित किया जाए, जो कि अन्य कार्गो जैसे-कोयला/लौह अयस्क/चूना पत्थर के समान हों।

7.1 इस प्रस्ताव की प्रारंभिक समीक्षा के आधार पर एनएमपीटी से हमारे दिनांक 4 जुलाई, 2011 के पत्र के अंतर्गत अनुरोध किया गया कि अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया जाए। एनएमपीटी ने अपने दिनांक 15 सितम्बर, 2011 के पत्र के तहत हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों के स्पष्टीकरण प्रस्तुत किए हैं तथा संशोधित लागत-विवरण एवं प्रस्ताव पर और अधिक निवेदन किए हैं।

7.2 हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों का सारांश तथा एनएमपीटी से प्राप्त जवाब नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

क्रम सं०	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	एनएमपीटी से प्राप्त जवाब
(i)	एनएमपीटी के प्रस्ताव में लागत-विवरणों के चार सेट हैं। कृपया स्पष्ट करें कि प्रस्तावित दरों के लिए पत्तन द्वारा कौन से लागत-विवरण पर विचार किया जाए।	वर्ष 2010-11 के वास्तविक के लिए आकड़े अद्यतन करने के कारण लागत विवरणों का केवल एक सेट प्रस्तुत किया जाता है।

(ii)	<p>एनएमपीटी ने अपने प्रशुल्क के सामान्य संशोधन के लिए पहले से ही अलग से प्रस्ताव कर दिया है, जिस पर अलग से कार्रवाई की जा रही है। उस प्रस्ताव के संदर्भ में एनएमपीटी को पहले से ही हमारे दिनांक 4 मई, 2011 के पत्र सं० टीएएमपी / 34 / 2010 - एनएमपीटी के तहत सलाह दी जा चुकी है कि वह आरसीएचडब्लू के लिए अलग से लागत-विवरण प्रस्तुत करें; इस क्रिया को कार्गो संचालन क्रिया के अंतर्गत एक अलग उप-क्रिया के रूप में मानते हुए एवं इस प्रस्ताव में प्रस्तुत किए गए लागत विवरणों के सम्बद्ध सेंट के साथ आंकड़ों का यथाविधि मिलान करते हुए प्रस्तुत करें। जैसी कि पहले सलाह दी जा चुकी है; इस प्रस्ताव में लागत विवरण में स्वीकार किया गया यातायात, आय एवं व्यय, सामान्य संशोधन प्रस्ताव में प्रस्तुत किए जाने वाले आरसीएचडब्लू के लिए लागत विवरण में उस उप-क्रिया के साथ मेल खाना चाहिए। एनएमपीटी इस बात की पुष्टि करें कि वह अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव में तथा आरसीएचडब्लू के लिए प्रस्तुत लागत-विवरण में लागत संबंधी किसी कारक अथवा नियोजित अनुमानित पूंजी में किसी प्रकार की अति व्याप्ति न हो।</p>	<p>एसओआर के लिए प्रस्तुत लागत-विवरणों में आरसीएचडब्लू के आय/व्यय के लिए कोई अलग से फार्मेट प्रस्तुत नहीं किया गया है क्योंकि आरसीएचडब्लू द्वारा यातायात के संचालन प्रभार का कारक एसओआर में शामिल नहीं है। तथापि, एसओआर फार्मेटों में आरसीएचडब्लू विंग का समग्र आय एवं व्यय पूर्णतः शामिल है क्योंकि विंग के अर्जन के अलावा, विंग के प्रशासनिक खर्च एनएमपीटी के राजस्व में पूरे किए जाने हैं। इस प्रस्ताव में स्वीकार की गई नियोजित पूंजी, प्रचालन व्यय का 1/12वाँ हिस्सा है क्योंकि नियोजित पूंजी का पता लगाने के लिए कोई अलग से आस्ति पूर्णतः आरसीएचडब्लू विंग को प्रभावित नहीं की गई है। अतः लागत के कारक में अथवा नियोजित पूंजी में कोई अति व्याप्ति नहीं है।</p>
(iii)	<p>(क) एनएमपीटी से अनुरोध है कि वह लागत - विवरणों के वर्ष 2010-11 के वास्तविक से अद्यतन करें। इसके बाद के वर्षों अर्थात् 2011-12 से 2013-14 तक के लिए अनुमानों की समीक्षा करके संशोधन, यदि आवश्यक हो, वर्ष 2010-11 के वास्तविक के संदर्भ में, किया जाए।</p>	<p>2010-11 के लिए एवं इसके बाद के वर्षों के आकलन, लागत-विवरणों में अद्यतन किए गए हैं।</p>
	<p>(ख) पत्तन का वार्षिक खाता आरसीएचडब्लू विंग के आय एवं व्यय को अलग से नहीं दर्शाता है। तथापि, पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए आरई 2010-11 एवं बीई 2011-12 आरसीएचडब्लू विंग की क्रिया से संबंधित आंकड़ों को अलग से अर्थात् 2009-10 वर्ष के वास्तविक आर ई 2010-11 एवं बीई 2011-12 को बताते हैं। लागत विवरणों को 2010-11 के वास्तविक से अद्यतन करते हुए, कृपया विवरण प्रस्तुत करें जिसमें आरसीएचडब्लू की क्रिया के लेखा कूटवार आय एवं व्यय दिए हों। (जैसा कि आरई 2010-11 के पृष्ठ 15 एवं 30 में हैं)</p>	<p>यह पुष्टि की जाती है कि 2008-09 से 2010-11 तक के वास्तविक के लिए किए गए आंकड़े, लेखा-परीक्षा वार्षिक लेखा के हैं तथा बीई 2011-12 के लिए अनुमोदित बजट से हैं। तथापि, वर्तमान प्रस्ताव में ली गई 2011-12 की आय, लागत पत्रक के साथ प्रस्तुत गणना के अनुसार है। अलग से विवरण भी संलग्न किया गया है जिसमें व्यय का व्योग, मिलान-विवरण के साथ, दिया गया है।</p>
	<p>(ग) एनएमपीटी द्वारा वर्ष 2010-11 के लिए आरसीएचडब्लू विंग के लिए प्रस्तुत लाभ एवं हानि खाता, वास्तविक के साथ अद्यतन किया जाए तथा 2011-12 से 2013-14 तक के लिए भी, यदि अनुमान पत्तन द्वारा संशोधित किए गए हों, अद्यतन किया जाए।</p>	<p>अद्यतन करके प्रस्तुत किए गए हैं।</p>
(2)	<b>यातायात</b>	
(i)	<p>कृपया कारण बताएँ कि वर्ष 2011-12 के लिए आरसीएचडब्लू की आय का अनुमान लगाने के लिए यातायात वृद्धि को क्यों नहीं माना गया है, जबकि उसी वर्ष के लिए एनएमपीटी ने अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव में कार्गो की मात्रा में 5.8% की वृद्धि प्रक्षेपित की है।</p>	<p>एसओआर के लिए दर्शाई गई वृद्धि कुल कार्गो की है जबकि प्रति टन प्रक्षेपित यातायात वह है जो आरसीएचडब्लू विंग द्वारा संचालित किया जाएगा जहाँ कि अधिक वृद्धि संभव नहीं है।</p>
(ii)	<p>वर्ष 2012-13 एवं 2013-14 के लिए आरसीएचडब्लू विंग की क्रिया के लिए यातायात में 7% की वार्षिक वृद्धि के</p>	<p>एसओआर की दृष्टि से सामान्य संशोधन के लिए अपनाया गया यातायात, प्रति टन शुल्क के लिए भी अपनाया गया है।</p>



	अनुमान का आधार स्पष्ट करें। यह भी पुष्टि करें कि यह, एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत सामान्य संशोधन प्रस्ताव में प्रक्षेपित यानायान वृद्धि के अनुरूप है।	
(3)	<b>आय अनुमान</b>	
(i)	आरसीएचडब्लू के लिए वर्तमान शुल्क मूल मजदूरी अर्थात् मूल मजदूरी के 160%/180% पर प्रतिशतता पर विनिर्धारित है। जबकि एनएमपीटी द्वारा अनुमानित वर्तमान प्रशुल्क पर शुल्क से प्राप्त आय, प्रति टन आधार पर है। प्रस्तावित दरों पर 2011-12 से 2013-14 तक के लिए अनुमानित आय की नमूना जाँच यह बताती है कि शुल्क प्रतिशतता प्रति टन मजदूरी लागत का लगभग 150% है, जबकि वर्तमान विनिर्धारित शुल्क 160%/180% पर है। कृपया पुष्टि करें कि शुल्क से प्राप्त आय 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए वर्तमान प्रशुल्क पर अनुमानित की गई है।	यह पुष्टि की जाती है कि वेतन में मंहगाई भत्ता, परिवर्तनीय डी-ए, मंहगाई वेतन के कारकों को शामिल किए जाने से शुल्क दर को 150% तक नीचे लाया गया, जो 1.09.2007 से प्रभावी है।  मजदूरी विवरण में मानी गई मजदूरी से प्राप्त आय, श्रम के नियोजन के संदर्भ में नौभरणकर्त्ताओं द्वारा प्रस्तुत किए गए वास्तविक बिलों के अनुसार है।
(ii)	पुष्टि करें कि लागत विवरण में मानी गई मजदूरी से प्राप्त आय, आरसीएचडब्लू से श्रम के वास्तविक नियोजन के लिए प्रदत्त/देय मजदूरी के संदर्भ में है।	
(iii)	अनुलग्नक- II क (मजदूरी संशोधन के प्रभाव के बिना) एवं अनुलग्नक-II ख (मजदूरी संशोधन प्रभाव सहित) में दिए गए लागत-विवरण में मानी गई मजदूरी एवं शुल्क से प्राप्त आय, आरई 2010-11 एवं वीई 2011-12 के आंकड़ों से मेल नहीं खाती है। कृपया पुनर्मिलान करें।	अद्यतन किए गए विवरणों में से केवल एक सेट का संकलन किया गया है तथा वर्तमान प्रस्ताव के साथ इसे प्रस्तुत किया गया है।
(iv)	क्योंकि आरई 2010-11 मजदूरी संशोधन के प्रभाव पर विचार करने के बाद दी गई है, अतः यह स्पष्ट नहीं है कि दो विवरणों में अर्थात् अनुलग्नक-II क एवं II ख में मजदूरी एवं शुल्क से प्राप्त आय में अंतर क्यों है। कृपया कार्यप्रणाली के साथ व्याख्या करें।	वर्तमान प्रस्ताव में 2010-11 के लिए 'वास्तविक' प्रस्तुत किए गए हैं।
(v)	लागत-विवरण II ख के अनुसार, वर्तमान प्रशुल्क पर मजदूरी एवं शुल्क से हुई आय की राशि, वर्ष 2010-11 से 2013-14 तक के लिए क्रमशः 2337.39 लाख ₹0, 2674.62 लाख ₹0, 3696.51 लाख ₹0 एवं 4535.55 लाख ₹0 है। जबकि प्रस्तावित प्रति टन दर पर (जिसमें मजदूरी एवं शुल्क के घटक शामिल हैं) अनुलग्नक-II ख में अनुमानित आय उक्त तदनुरूपी वर्षों के लिए क्रमशः 2000.50 लाख ₹0, 2000.50 लाख ₹0, 2735.31 लाख ₹0 एवं 3356.11 लाख ₹0 है। अतः प्रस्तावित प्रशुल्क पर राजस्व में कटौती होने का अनुमान है, जिससे आरसीएचडब्लू क्रिया में औसत कटौती में वृद्धि वर्तमान प्रशुल्क पर 70% से प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर 110% तक होगी। कृपया व्याख्या करें।	वर्ष 2010-11 के लिए 'वास्तविक' को अद्यतन करने से विवरण II ख एवं III ख प्रस्तुत नहीं किए गए हैं।
(4)	<b>व्यय प्रक्षेपण</b>	
(i)	मजदूरी लागत का अनुमान, वर्ष 2011-12, 2012-13 एवं 2013-14 में क्रमशः 18%, 30% एवं 15% की वृद्धि प्रत्येक पिछले वर्ष के अनुमानों की तुलना में, दर्शाता है। इसी प्रकार से, अन्य खर्चों, प्रबंधन एवं सामान्य उपरिशीर्षों	2010-11 के लिए लागत विवरण अद्यतन किए जा चुके हैं तथा 2012-13 के पहले वर्ष के लिए 6% पर तथा 2013-14 एवं 2014-15 के तदनन्तर वर्षों के लिए 3% पर भावी प्रक्षेपण वृद्धि का प्रावधान किया गया है।

	में भी इस अवधि के दौरान 7% से 40% तक की वृद्धि है। प्राधिकरण ने यह निर्णय किया है कि वर्ष 2011-12 के दौरान निर्णय किए जाने वाले मामलों के लिए 6% तक की वार्षिक वृद्धि की अनुमति दी जाए। अतः एनएमपीटी उल्लिखित स्तर पर वार्षिक वृद्धि को मानते हुए, वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के लिए अनुमानों में संशोधन करे।	
(ii)	1 जनवरी, 2012 से लागू होने वाले मजदूरी-संशोधन के कारण 2012-13 के वर्ष के लिए मजदूरी-लागत में 30% की वृद्धि पत्तन द्वारा मानी गई है।	उक्त के अनुसार वही टिप्पणी।
(iii)	अनुलग्नक- II ख में उपार्जन आधार पर दिखाए गए मजदूरी कारक के संदर्भ में, आरसीएचडब्लू क्रिया के लिए निम्नलिखित मुद्दे बताए जाएं:	वर्ष 2010-11 के लिए 'वास्तविक' को अद्यतन करने को ध्यान में रखते हुए, विवरण- II ख प्रस्तुत नहीं किया गया है।
	(क) वर्ष 2006-07 से 2009-10 तक के लिए वास्तविक मजदूरी लागत (मजदूरी संशोधन के लिए प्रावधान को शामिल न करते हुए) बताएँ तथा वार्षिक खाते में बताए गए आंकड़ों का यथाविधि मिलान किया जाए।	वर्ष 2006-07 से 2009-10 तक के लिए प्रदत्त कुल मजदूरी बकाया 13,66,07,219.43 ₹0 है। वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए किया गया प्रावधान 1,92,89,673 ₹0 है।
	(ख) 2006-07 से 2009-10 तक के वर्षों में किए गए मजदूरी संशोधन के लिए प्रावधान बताएँ।	जवाब प्रस्तुत नहीं किया गया है।
	(ग) मजदूरी संशोधन का वर्ष वार प्रभाव।	बकाया का लेखांकन इस प्रकार है: जन 2007 से मार्च, 2009 तक 9,18,84,207.61 ₹0 अप्रैल, 2009 से मार्च, 2010 तक 4,47,23,011.82 ₹0
	(घ) मजदूरी संशोधन के कारण कुल कितना बकाया अदा किया गया तथा यह भी बताएँ कि किन वर्षों में बकाया वर्ष-वार ब्यौरों के साथ लेखांकित किया गया। अदा किए गए वार्षिक खाते में तथा इस संबंध में लागत-विवरण में की गई व्यवस्था की व्याख्या करें।	मजदूरी संशोधन के परिणामस्वरूप अदा की गई राशि के ब्यौरे इस प्रकार हैं 2009-10 में कुल अदायगी - 13,66,07,219.43 ₹0 उपार्जित प्रावधान के विरुद्ध यथा वर्गीकृत - 1,92,89,673.00 ₹0 वर्ष 2009-10 के लिए - 4,47,23,011.82 ₹0 पिछले वर्ष से संबद्ध - 7,25,94,534.61 ₹0
(iv)	(क) आरसीएचडब्लू से नियोजित श्रमिकों को प्रोत्साहन अदायगी के अनुमान का आधार प्रस्तुत करें।	प्रोत्साहन की वर्तमान प्रक्रिया बिना किसी परिवर्तन के जारी रहेगी, भले ही प्रति टन दर को कार्यान्वित किया जाए।
	(ख) पत्तन ने बताया है कि वर्तमान करारों एवं श्रम सबधी अन्य मुद्दों से जुड़ी लंबित समस्याओं के कारण आंकड़ों के संशोधन में कुछ समय और लग सकता है। संशोधित आंकड़ों की वर्तमान स्थिति एवं इसे कार्यान्वित करने का अनुमानित समय कृपया बताया जाए।	पत्तन प्रयोक्ताओं से इस विषय पर विचार विमर्श किया गया है कि वे प्रस्ताव प्रस्तुत करें। इस पर बहुत तेजी से कार्रवाई की जा रही है।
(v)	आरसीएचडब्लू क्रिया के लिए सामान्य खर्च जैसे कि प्रबंधन एवं सामान्य उपरिशीर्ष, अन्य खर्च आदि के प्रभाजन का आधार बताया जाए।	आरसीएचडब्लू के प्रबंधन के लिए सभी अप्रत्यक्ष व्यय इससे सम्बद्ध हैं, जैसा कि वार्षिक खाते में बुक किया गया है तथा वर्ष 2010-11 के लिए वास्तविक के आधार पर अनुमान लगाया गया है।
(vi)	पिछले तीन वर्षों 2008-09 से 2010-11 तक के लिए कार्यों का संचालन करने वाले कामगारों के नियोजन के औसत दिनों का उल्लेख करें तथा अगले तीन वर्षों के लिए अनुमानित स्थिति भी बताएँ।	नियोजन के औसत दिन - 2008-09 - 18.05 2009-10 - 13.59 2010-11 - 08.13 2011-12 - 08.00 2012-13 - 08.25 2013-14 - 08.30 2014-15 - 08.50

(vii)	एनएमपीटी ने उल्लेख किया है कि आरसीएचडब्लू से श्रम के नियोजन के संदर्भ में लागू किए गए राष्ट्रीय अधिकरण पंचाट के अनुपालन में श्रमिक मानों का कार्यान्वयन किया गया है। इस संबंध में निम्नलिखित सूचना प्रस्तुत की जाए:	
	(क) संशोधित श्रमिक मान के कार्यान्वयन के बाद पत्तन द्वारा पहचानी गई जनशक्ति की अतिरिक्त मात्रा का उल्लेख करें। स्पष्ट करें कि क्या इस प्रकार की जनशक्ति की अतिरिक्त मात्रा पर खर्च व्यय लागत विवरण में शामिल किया गया है।	क्योंकि हर माह सेवानिवृत्ति होती है, इसलिए संशोधित श्रमिक मान के कार्यान्वयन के कारण कोई अतिरिक्त मात्रा नहीं है।
	(ख) अतिरिक्त मात्रा वाली जनशक्ति, यदि कोई हो, की लागत में कटौती लाने के लिए पत्तन द्वारा उठाए जाने वाले प्रस्तावित कदम बताएँ।	उक्त (क) में दी गई टिप्पणी को ध्यान में रखते हुए, यह लागू नहीं होता।
(5)	<b>वित्त एवं विविध खर्च</b>	
(i)	कुल मजदूरी लागत के 27% पर पेंशन एवं 8.33% पर ग्रेच्युटि के आकलन के आधार की व्याख्या की जाए।	आयकर नियम 87 में दिए गए प्रावधान के अनुसार, पेंशन के लिए 27% का अनुमान अपनाया गया है। एनएमपीटी की आयकर विवरणिका में किए गए कर मूल्यांकन के अनुसार, यह अनुमान है। पेंशन निधि एवं ग्रेच्युटि निधि के लिए 31.03.2011 को वास्तविक मूल्यांकन 156 करोड़ ₹0 एवं 21.06. करोड़ ₹0 क्रमश है।
(ii)	आरसीएचडब्लू के कर्मचारियों के संबंध में पेंशन निधि एवं ग्रेच्युटि निधि के वास्तविक मूल्यांकन को 31 मार्च 2011 की दृष्टि से बताएँ। इसके अलावा, उक्त तारीख को पेंशन निधि/ग्रेच्युटि निधि का बकाया भी बताएँ।	इस समय पेंशन एवं ग्रेच्युटि की अदायगियाँ वास्तविक पात्रता के अनुसार की जाती हैं। तथापि, एलआईसी/एसबीआई से खरीदी गई आयु से जुड़ी वार्षिकी के रूप में प्राप्त प्रतिपूरक राशि अपेक्षाकृत कम है क्योंकि एलआईसी/एसबीआई लाइफ द्वारा दर में वृद्धि/संशोधन को बाद में खपाया नहीं जाता है। इस प्रयोजन के लिए पेंशन एवं ग्रेच्युटि की वास्तविक अदायगियों के लिए पेंशन में किए गए प्रावधान को लागत के प्रयोजनों की दृष्टि से लिया गया है।
(iii)	यह जानते हुए कि पेंशन/ग्रेच्युटि के लिए रखी गई पेंशन/ग्रेच्युटि निधियों से सामान्यतः पेंशन/ग्रेच्युटि की अदायगी की जाती है, अतः सेवानिवृत्त कामगारों के लिए पेंशन/ग्रेच्युटि की अदायगी पर विचार व्यय के रूप में करने का कारण बताया जाए तथा इन निधियों में अंशदान करने के कारण को भी स्पष्ट किया जाए।	उक्त पैरा 5 (i) के लिए दी गई टिप्पणियाँ इन मुद्दों पर भी लागू होती हैं। पेंशनरों के लिए खरीदी गई वार्षिकी, निधि मूल्य में भी शामिल है।
(iv)	प्राधिकरण द्वारा निर्धारित फॉर्मेट की टिप्पणी. 6 में यह विनिर्धारित किया गया है कि पत्तन द्वारा की गई पेंशन की अदायगियाँ उस सीमा तक की जाएँ कि इसे निधि से न निकाला जाए तथा वास्तविक मूल्यांकन के आधार पर वर्तमान कर्मचारियों की पेंशन देयताओं के लिए वर्तमान वर्ष से सम्बद्ध पेंशन निधि में किए गए अंशदान पर विचार किया जाएगा। पत्तन अनुपालन की पुष्टि करें।	
(6)	<b>नियोजित पूंजी</b>	
(i)	पुष्टि करें कि पत्तन की ऐसी कोई सामान्य आस्तियाँ नहीं हैं, जो आरसीएचडब्लू क्रिया के लिए प्रभाजित हो।	पुष्टि की जाती है।
(ii)	प्रचालन व्यय के एक माह पर कार्यकारी पूंजी का मूल्यांकन प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.4 के अनुसार नहीं पाया गया है। श्रमिकों के नियोजन के लिए प्रभारों के रूप में अनुमान लगाने की सार्थकता बताएँ, जो कि पत्तन द्वारा सामान्यतया अग्रिम रूप में एकत्र किया जाता है।	टीएमपी के दिनांक 28.03.2005 के दिशा-निर्देशों के पैरा 02.09.09 के अनुसार, सम्पदा एवं रेलवे से संबंधित गतिविधियों पर लागू एक माह का प्रचालन व्यय अपनाया गया है।
(7)	<b>दरों के मान</b>	
(i)	आरसीएचडब्लू के प्रति टन शुल्क के लिए जुलाई, 2008 के एनएमपीटी के पूर्ववर्ती प्रस्ताव के संदर्भ में प्राधिकरण ने पत्तन को सलाह दी है कि वह पिछले तीन वर्षों के दौरान कार्यों का संचालन करने वाले कामगारों द्वारा प्राप्त	

	उत्पादकता, प्रति पाली प्रति हुक जिस-वार औसत उत्पादन की दृष्टि से तथा संशोधित आकड़ों के लिहाज से औचित्य सिद्ध करें। तथापि, पत्तन ने पहले दी गई सलाह को यह उल्लेख करते हुए नहीं माना है कि कार्यप्रणाली के वर्तमान ढांचे में आंकड़ों की उपलब्धता में कठिनाई है तथा पत्तन ने कहा है कि दरें एवं इस समय प्रस्तावित औसत उत्पादकता वही है, जैसा कि उनके द्वारा पहले प्रस्ताव किया गया था। इस संदर्भ में निम्नलिखित बातें स्पष्ट की जाएँ।	
	(क) प्रस्ताव में यह स्पष्ट रूप से नहीं बताया गया है कि मूल मजदूरी की प्रतिशतता पर आधारित वर्तमान शुल्क पर घाटे को प्रस्तावित प्रति टन शुल्क से कैसे पाटे जाने का प्रस्ताव है। इसके विपरीत, लागत विवरण प्रस्तावित प्रति टन दर पर घाटे के स्तर में वृद्धि दर्शाता है। कृपया स्पष्ट करें।	यदि संचालित किए गए यातायात की मात्रा में वृद्धि होती है तो कार्यचालन में घाटे को कम किया जा सकता है, भले ही प्रति टन प्रशुल्क निश्चित किया जाए। इसलिए यह आवश्यक हो जाता है कि जब भी घाटा हो तो कुछ प्रतिशत घाटशुल्क के अधिशेष में से पूरा किया जाए ताकि अंतर को समंजित किया जा सके।
	(ख) प्रति टन आधार पर कार्गो-वार दर निकालने के आधार की व्याख्या करें।	गैंग के गठन एवं संचालन की कार्यप्रणाली प्रत्येक कार्गो की दृष्टि से भिन्न-भिन्न होती है। अतः प्रति टन की दर प्रत्येक मद के लिहाज से भिन्न होती है।
	(ग) प्रति गैंग कार्गो-वार औसत उत्पादकता निकालने के लिए अपनाए गए आधार की व्याख्या करें।	जैसा कि ऊपर बताया गया है, वही टिप्पणी है।
	(घ) वर्तमान प्रस्ताव में प्रस्तावित औसत उत्पादकता वही की वही है, जैसी कि जुलाई, 2008 के प्रस्ताव में मानी गई थी। कृपया बताएँ कि लागू किए जाने वाले संशोधित श्रमिक मान/आंकड़ों के अनुपालन से उत्पादकता पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा। प्रति टन दर को निर्धारित करने के लिए औसत उत्पादकता एक महत्वपूर्ण कारक है। एनएमपीटी को सलाह दी जाती है कि वह, वैज्ञानिक तरीके से औसत उत्पादकता निकाले तथा अगस्त, 2009 से संशोधित श्रमिक दर के लागू होने के बाद पत्तन द्वारा प्राप्त किए गए उत्पादकता के स्तर पर भी विचार किया जाए, न कि 2008 के अपने प्रस्ताव में प्रस्तावित उत्पादकता को एकमात्र आधार मान कर प्रस्तावित किया जाए।	संशोधित श्रमिक मान को लागू करने से औसत उत्पादकता पर कोई प्रभाव नहीं पड़ा है क्योंकि गैंग की संख्या में कमी आई है। अतः यह माना जाता है कि 2008 के प्रस्ताव में प्रस्तावित उत्पादकता सभी पक्षों की दृष्टि से आदर्शपरक है।
	(ङ) स्पष्ट करें कि क्या प्रति गैंग प्रस्तावित औसत उत्पादकता, प्रति पाली के आधार पर है।	प्रति पाली आधार है।
(ii)	यह पाया गया है कि पत्तन ने कोयला, लौह अयस्क, चूना पत्थर, पीला मटर के प्रति टन एकसमान दर प्रस्तावित की है, हालांकि इन कार्गो की उत्पादकता भिन्न स्तर पर नहीं है। इस प्रकार से, ग्रेनाइट, कच्चा कोयला एवं गेहूँ के लिए एकसमान दर प्रस्तावित की गई है, हालांकि इन कार्गो की उत्पादकता का स्तर भिन्न है। एनएमपीटी अपने प्रस्ताव की समीक्षा करें तथा कार्गो की विभिन्न मदों के उत्पादकता स्तर को एवं संशोधित श्रमिक मान को तथा उस पर लागत को ध्यान में रखते हुए, वैज्ञानिक तरीके से दरों का आकलन करें।	इस बात को ध्यान में रखते हुए कि यातायात कितनी दर का वहन कर सकता है, कार्गो की विभिन्न मदों के लिए एकसमान दर की व्यवस्था कम दर पर की गई है, क्योंकि दर के निर्धारण को प्रत्यक्षतः उत्पादकता के स्तर से नहीं जोड़ा जा सकता।
(iii)	(क) गैंग की अनुमानित तदर्थ बुकिंग को रोकने के लिए तथा उन्हें खाली रखने पर दंड प्रस्तावित करने की टिप्पणी सं0-2 में प्रस्तावित आशय स्पष्ट नहीं है, अतः इसकी व्याख्या की जाए।	टिप्पणी सं0-2 में संशोधन किया गया है ताकि एसओआर से 10% ऊपर एकल दर दण्ड तथा औसत संचालन में 10% एवं इससे ऊपर कटौती रखी जा सके। गैंगों की तदर्थ बुकिंग एवं उन्हें खाली रखने को रोकने के लिए यह प्रस्तावित किया

		<p>गया है।</p> <p>एसओआर में 10% की कटौती के लिए तथा औसत संचालन में 10% एवं अधिक की कटौती के लिए अतिरिक्त खंड का प्रावधान किया गया है।</p>
	<p>(ख) निम्न कार्यनिष्पादन के लिए 10%, 20% एवं 30% पर दंड की प्रस्तावित प्रतिशतता के लिए अपनाया गया आधार बताया जाए। प्राधिकरण ने दिनांक 3 मार्च, 2010 के अपने आदेश सं टीएमपी/41/2008-एनएमपीटी में एनएमपीटी को यह सलाह दी है कि वह, कार्यनिष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क योजना प्रारंभ करने की संभावनाओं को तलाशे, जिसमें न केवल निम्न कार्यनिष्पादन के लिए दंड लगाने का बल्कि दक्षता को प्रोत्साहित करने का प्रावधान हो - ऐसा करना प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 4.7.1 के अनुरूप होगा। पत्तन ने निम्न कार्य-निष्पादन दण्ड का प्रस्ताव दिया है किन्तु इसने बेहतर उत्पादकता के लिए प्रोत्साहन का प्रस्ताव नहीं दिया है। पत्तन को सलाह दी जाती है कि पहले दी गई सलाह का पालन करते हुए अपने प्रस्ताव में उपयुक्त ढंग से संशोधन करे।</p>	<p>वर्तमान प्रस्ताव में 10% दंड की एकल दर का प्रावधान है, जो कि कम से कम न्यूनतम दर प्रस्तावित की गई है। प्रशुल्क में प्रावधान किया गया है कि प्रति गैंग, प्रति पाली निर्धारित आंकड़ों से 20% से अधिक संचालन होने पर प्रति टन दर पर 10% की छूट सभी कार्गो में अनुमेय होगी।</p>
(iv)	<p>2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 4.3 के अनुसार, तापघरों के लिए कोयला एवं पीओएल, जिसमें कच्चा तेल, लौह अयस्क एवं लौह अयस्क की गुट्टिकाएँ शामिल हैं, के लिए सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों को छोड़कर कार्गो/कंटेनर से संबंधित प्रभार, तटीय छूट के हकदार होंगे तथा उनका प्रशुल्क, सामान्य कार्गो/कंटेनर से संबंधित प्रभारों से 60% से अधिक न होगा। एनएमपीटी से अनुरोध है कि भारत सरकार के नीति निर्देशों का पालन करे तथा राजस्व पर इस प्रकार की तटीय छूट की अनुमति देते हुए, राजस्व प्रभाव को ध्यान में रखते हुए, तटीय कार्गो/कंटेनरों के लिए रियायती प्रशुल्क प्रस्तावित करे। इस संबंध में विस्तृत कार्यप्रणाली (कार्गो-वार) कृपया प्रस्तुत करे, जिसमें अनुमानित यातायात में विदेशी/तटीय मात्रा के हिस्से का भी उल्लेख हो।</p>	<p>उठाए गए मुद्दों एवं विचारों को अलग से दरों के मान में शामिल किया गया है तथा टीएमपी को प्रस्तुत किया गया है। प्रसंगवश यह स्पष्ट किया जाता है कि कंटेनरों के लिए घाटशुल्क, लदे हुए/खाली कंटेनरों के आधार पर प्रभारित किया जाता है, भले ही भरे हुए/खाली किए कार्गो की श्रेणी कोई भी हो। टनों में शुल्क में तटीय छूट की व्यवस्था नहीं की गई है।</p>
(v)	<p>एनएमपीटी ने उल्लेख किया है कि प्रस्तावित प्रति टन दरों से अधिक दरों पर अतिरिक्त शुल्क, यदि कोई हो, तब तक प्रभारित किया जाए, जब तक कि अनुसूची के अनुसार पूरी तरह से वसूली नहीं हो जाती है। इस संबंध में कृपया निम्नलिखित के बारे में स्पष्टीकरण दें:</p>	
	<p>(क) प्रस्तावित टिप्पणी अस्पष्ट है। कृपया स्पष्ट करें कि कितना अतिरिक्त शुल्क एकत्र करने का प्रस्ताव है, इस प्रकार के शुल्क का आधार क्या होगा तथा इसका राजस्व प्रभाव क्या होगा।</p>	<p>इस प्रस्ताव में टनों में शुल्क पर अतिरिक्त शुल्क का प्रावधान नहीं है। केवल विशिष्ट प्रयोजनों के लिए टीएमपी के अनुमोदन पर इस समय अतिरिक्त शुल्क प्रभारित किया जा रहा है। वसूली की प्रगति पर अलग से ध्यान रखा जा रहा है।</p>
	<p>(ख) प्राधिकरण ने दिनांक 18 नवम्बर, 2004 के अपने आदेश सं 0- टीएमपी/78/2003-एनएमपीटी के तहत 1 जनवरी, 1998 से 31 अक्टूबर, 2003 तक की अवधि के लिए आरसीएचडब्लू के कामगारों के मजदूरी बकाया के लिए 1.97 करोड़ रु० वसूल करने के लिए अतिरिक्त शुल्क का</p>	<p>क्योंकि प्रति टन दरों को लागू करने के प्रस्ताव में अतिरिक्त शुल्क का कारक शामिल नहीं है, इसलिए मांगे गए आंकड़ों पर अलग से विचार किया जाएगा तथा रिपोर्ट यथासमय भेजी जाएगी।</p>

	<p>अनुमोदन प्रदान किया था। 11 मई, 2006 को पास किए गए एनएमपीटी के पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश के पैरा 8 (xxvii) के अनुसार, पत्तन द्वारा प्रस्तावित अतिरिक्त शुल्क बढ़ाया गया था।</p> <p>उस समय एनएमपीटी ने बताया था कि 102.96 लाख ₹0 दिसम्बर, 2005 तक वसूल किए जा चुके हैं तथा सम्पूर्ण बकाया की वसूली जनवरी, 2008 तक किए जाने की आशा व्यक्त की गई थी। कृपया वस्तुस्थिति बताएँ कि प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अतिरिक्त शुल्क से 1.97 करोड़ ₹0 का मजदूरी बकाया कब पूरी तरह से वसूल किया गया था। इसके अलावा, यह भी पुष्टि करें कि एनएमपीटी ने 1.97 करोड़ ₹0 का मजदूरी बकाया जब वसूल कर लिया था, तब उसने क्या तुरंत ही शुल्क एकत्र करना बंद कर दिया था, जैसी कि उक्त आदेश में सलाह दी गई थी।</p>	
(vi)	<p>(क) भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रमुख ऋण दर पर आधारित विशिष्ट ब्याज दर निर्धारित करते हुए, विलंबित अदायगियों/वसूलियों पर ब्याज से संबंधित प्रस्तावित टिप्पणी सं०- (4) में संशोधन किया जाए।</p>	विशिष्ट ब्याज 12% वार्षिक का उल्लेख करते हुए, प्रस्तावित टिप्पणी में संशोधन किया गया है।
	<p>(ख) प्रयोक्ताओं द्वारा विलंबित अदायगी/पत्तन द्वारा विलंबित वसूली पर दंडात्मक ब्याज से संबंधित अन्य शर्तें, प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में विनिर्धारित प्रावधानों के अनुरूप अद्यतन की जाएँ, जो एनएमपीटी एवं अन्य प्रमुख पत्तनों/प्राइवेट टर्मिनल आपरेटरों के दरों के मान में समान रूप से निर्धारित हैं।</p>	अन्य शर्तों में उपयुक्त ढंग से संशोधन किया गया है।
(vii)	<p>प्रस्तावित दरों के मान की टिप्पणी 6 में इस बात का उल्लेख है कि प्रस्तावित शुल्क अधिसूचना की तारीख से तीन वर्ष की अवधि के लिए लागू होगा, जबकि प्रस्तावित दरों के मान के क्रम सं०-5 में प्रस्तावित टिप्पणी में 01.01.2012 से 30% की तथा 01.04.2013 से 49.5% की ग्रेडिड वृद्धि की मांग की गई है। ये दोनों टिप्पणियाँ विरोधामासी हैं। अतः इनकी व्याख्या की जाए।</p>	अधिसूचना की तारीख से 3 वर्ष की अवधि के लिए दरों के प्रस्ताव हेतु अपेक्षित परिवर्तन किए गए हैं तथा लागत संबंधी आंकड़ों का परिकलन, तदनुसार, किया गया है।
(viii)	<p>वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर लागत विवरण के संदर्भ में, 1-1-12 से 30% की तथा 01-04-2013 से 49.5% की ग्रेडिड वृद्धि प्रस्तावित करने के आधार की व्याख्या की जाए। प्रस्तावित ग्रेडिड वृद्धि पर वर्ष वार अर्जित किया जाने वाला अपेक्षित अतिरिक्त राजस्व, विस्तृत कार्यप्रणाली के साथ प्रस्तुत किया जाए।</p>	ग्रेडिड वृद्धि को हटा दिया गया है ताकि 3 वर्षों के चक्र के लिए उसी दर का प्रावधान किया जा सके।

7.3 उक्त के अलावा, एनएमपीटी ने और भी कुछ निवेदन किए हैं, उन्हें संक्षेप रूप में नीचे दिया गया है:

- (i) वर्तमान प्रस्ताव, प्रति टन शुल्क एवं मजदूरी के लिए ही है, जिसमें प्रोत्साहन शामिल नहीं है। कामगारों को दिए गए वास्तविक प्रोत्साहन की प्रतिपूर्ति नौभरणकर्ताओं से की जाती है। मजदूरी, प्रोत्साहन एवं शुल्क से प्राप्त आय 2008-09, 2009-10 एवं 2010-11 के वास्तविक के रूप में ग्रहण की गई है, जिसे वार्षिक खाते में शामिल किया गया है। बीई 2011-12 के लिए मजदूरी एवं शुल्क आय को 3% की वृद्धि के साथ 2010-11 के

वास्तविक के समान लिया गया है। 2012-13 के आकलन के लिए मजदूरी एवं शुल्क को 6% की वृद्धि के साथ 2010-11 के वास्तविक के समान लिया गया है तथा 2013-14 के लिए 2014-15 के लिए प्रत्येक पिछले वर्ष की आय की 3% की वृद्धि मानी गई है। तथापि, 2011-12 के लिए प्रोत्साहन आय, तथा 2012-13, 2013-14 एवं 2014-15 के वर्षों के लिए अनुमान, 2010-11 के वास्तविक की औसत दरें, बिना किसी परिवर्तन के मानी गई हैं, क्योंकि प्रोत्साहन, मजदूरी ढांचे से जुड़ा हुआ नहीं है। 2011-12 के लिए, प्रोत्साहन एवं शुल्क के लिए आय, जैसी कि अनुमोदित बजट में अपनाई गई है, को लिया नहीं गया है। अतः कुछ हद तक बीई एवं लागत विवरण के आंकड़ों में विभिन्नता है। यह स्पष्ट किया जाता है कि लागत विवरण में आंकड़े, लागत विवरणों के साथ संलग्न परिकलन पत्रकों के अनुसार, अधिक तथ्यपरक है। 01-01-2012 से देय अपेक्षित मजदूरी में संशोधन को ध्यान में रखते हुए, 6% की वृद्धि का प्रावधान 2012-13 के वर्ष में किया गया है।

- (ii) वर्ष 2008-09, 2009-10 एवं 2010-11 के लिए प्रचालन व्यय, वार्षिक लेखों के अनुसार है। बीई 2011-12 के लिए, सरकार द्वारा अनुमोदित बजट के अनुसार, वही प्रचालन व्यय है। 2012-13, 2013-14 एवं 2014-15 के लिए अनुमान, वही अपनाए गए हैं, जैसे कि आंकड़े अलग से एस ओ आर के लिए अपनाए गए हैं, जो कि टीएमपी को प्रस्तुत किए गए हैं। यातायात वृद्धि के लिए समायोजित प्रत्येक जिन्स के लिए एडब्ल्यूपी तालिका सूची के अनुरूप प्रक्षेपण, प्रस्ताव में नहीं माने गए हैं।
- (iii) लागत-विवरण में माने गए वित्त एवं विविध खर्च के ब्यौरे में सेवानिवृत्ति संबंधी सुविधाओं के लिए पेंशन प्रावधान शामिल है, जिसे वेतन/मजदूरी खर्चों के 27% के रूप में लिया गया है। सेवानिवृत्त हुए कर्मचारियों को अदा की गई वास्तविक पेंशन एवं ग्रेच्युटि 2008-09 से 2010-11 तक के लिए ली गई है तथा 2010-11 को 10% की वार्षिक वृद्धि 2011-12 से 2014-15 तक के अनुमानों के लिए ली गई है, पीएलआर को 2008-09 के लिए 2010-11 तक वास्तविक के रूप में ली गई है तथा 2010-11 को 10% की वृद्धि 2011-12, 2012-13, 2013-14 एवं 2014-15 के अनुमानों के लिए ली गई है।
- (iv) एक बारगी खर्चों को, जैसे मजदूरी/पेंशन में बकाया वीआरएस प्रतिपूर्ति, लागत विवरण में टीएमपी के दिशा-निर्देशों के अनुसार, शामिल नहीं किया गया है।
- (v) आंबटित प्रबंधन एवं सामान्य उपरिशोर्षों में, हाजिरी पर प्रशासनिक कर्मचारियों पर हुए खर्च की लागत एवं प्रशासनिक खर्चों पर अन्य लागत शामिल है। वार्षिक लेखा के अनुसार, व्यय 2008-09 के लिए 2010-11 तक के लिए अपनाया गया है तथा अनुमोदित बीई 2011-12 के अनुसार तथा 2012-13 से 2014-15 तक के अनुमानों के लिए आंकड़े अपनाए गए हैं, जैसे कि एसओआर के लिए अपनाए गए हैं, जो कि टीएमपी को अलग से प्रस्तुत किए गए हैं। इसमें आरसीएचडब्ल्यू विंग के प्रशासनिक कर्मचारियों को दी गई यूनिफार्मों, डाक्टरी खर्चों, वेतन एवं अन्य भत्तों की लागत, कार्यालय के लिए आवश्यक मदों जैसे डाक, मुद्रण एवं लेखन सामग्री डब्ल्यू सी अधिनियम के अंतर्गत अदायगियों, परिवहन कामगारों के लिए प्रशिक्षण एवं सेमिनारों पर हुए खर्च आदि शामिल हैं।

- (vi) कार्यकारी पूंजी का परिगणन, नकद प्रचालन व्यय के 1 माह के बराबर लिया गया है। टीएमपी के दिनांक 28.03.2005 के दिशा-निर्देशों के उप खंड 2.9.9 के अनुसार यह है, जिनमें इसी प्रकार की मदों जैसे संपदा एवं रेलवे संबंधी गतिविधि के लिए उल्लेख है।
- (vii) लागत विवरण का संकलन 12.08.2009 से प्रभावी न्यू मंगलोर पत्तन न्यास में कार्यान्वित संशोधित श्रमिक मानक के अनुरूप है।
- (viii) जब प्रति गैंग उत्पादकता में विभिन्नता होती है तब कार्गो की कुछ मदों की एकसमान दरें, निम्नतम दर के रूप में दी गई हैं ताकि कार्गो उनका वहन कर सके।
- (ix) क्योंकि प्रति टन शुल्क में दंड का प्रावधान है तथा शुल्क प्रस्ताव से प्रभावित पक्षों ने छूट के लिए अनुरोध किया है, इसलिए एक उपबंध शर्त शामिल करने पर विचार किया जाए, जो इस प्रकार है:-  
“प्रति गैंग, प्रति पाली 20% से अधिक निर्धारित आंकड़ों से अधिक किसी प्रकार के अधिक संचालन पर, प्रति टन दर पर 10% की छूट सभी प्रकार के कार्गो पर अनुमेय होगी।”

7.4 एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई संशोधित लागत विवरण से दर्शाई गई लागत स्थिति नीचे दी गई है:  
(लाख रुपयों में)

क्रम सं०	विवरण	वास्तविक	वास्तविक	वास्तविक	बीई	प्रस्तावित		
		2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
I	कुल आय							
	(क) मजदूरी	779.48	660.48	557.87	-	-	-	-
	(ख) प्रोत्साहन	2332.87	1544.90	657.48	650.51	667.73	738.51	835.59
	(ग) शुल्क	1154.34	976.38	823.28	2295.75	2302.75	2488.95	2905.53
	कुल आय	4266.69	3181.76	2038.64	2946.26	2970.48	3227.46	3741.11
II	कुल लागत	4714.02	4659.37	4359.03	6452.47	4722.76	4925.76	5140.85
III	नियोजित पूंजी	351.95	336.44	272.61	429.77	288.82	297.82	307.10
IV	आरओसीई	52.79	53.83	43.62	68.76	46.21	47.65	49.14
V	निवल अधिशेष/घाटा	(681.00)	(1759.91)	(2611.63)	(3986.53)	(2060.39)	(2016.90)	(1729.18)
VI	निवल अधिशेष/घाटा आय के % के रूप में	-14.72%	-53.62%	-125.97%	-132.97%	-67.81%	-61.02%	-44.91%

8.1 इसके बाद, सामान्य संशोधन प्रस्ताव पर कार्रवाई करते समय एनएमपीटी ने दिनांक 5 दिसम्बर, 2011 एवं 8 दिसम्बर, 2011 के पत्रों के तहत और अधिक निवेदन/स्पष्टीकरण मांगे हैं। सामान्य संशोधन मामले में एनएमपीटी द्वारा किए गए कुछ निवेदन, जो कि आरसीएचडब्लू के प्रस्ताव के लिए प्रासंगिक हो सकते हैं, साररूप में नीचे दिए गए हैं

- (i) लौह अयस्क यातायात के संबंध में इसने निवेदन किया है कि केवल 49,000 टन का ही संचालन, चालू वर्ष के दौरान नवम्बर माह के अंत तक अभी तक हुआ है। यह इस बात का संकेत है कि प्रशुल्क प्रस्ताव में प्रस्तावित प्रक्षेपण (3.10 लाख टन) पूरा नहीं हो सकता। अगले तीन वर्षों के लिए प्रशुल्क प्रस्ताव में लौह अयस्क का यातायात प्रक्षेपण (अर्थात् 12.00, 13.00 एवं 15.00 लाख टन) पूरा नहीं हो पाएगा। अतः इसे 'शून्य' माना जाए क्योंकि लौह अयस्क के निर्यात पर पाबंदी जारी है तथा वर्तमान परिदृश्य को देखते हुए निकट भविष्य में इस पाबंदी को हटाए जाने में अनिश्चितता बनी हुई है। अतः कार्गो से संबंधित एवं जलयान से संबंधित इसकी प्रक्षेपित आय 'शून्य' माननी होगी। पत्तन



ने राजस्व में (कार्गो एवं जलयान दोनों) कटौती प्रस्तुत की है। पत्तन ने अनुरोध किया है कि निर्यात के लिए लौह अयस्क पर पाबंदी के प्रभाव पर प्रति टन प्रस्ताव में परिगणित आय में विचार किया जाए। लौह अयस्क यातायात में कटौती के कारण आरसीएचडब्लू के लिए एनएमपीटी द्वारा अपने परिकलन में प्रस्तुत किए गए राजस्व में कटौती, 2011-12 से 2014-15 तक क्रमशः 71.41 लाख रु०, 334.90 लाख रु०, 358.89 लाख रु० एवं 432.85 लाख रु०, है।

(ii) प्रस्तावित दर पर आरसीएचडब्लू से कोई अतिरिक्त आय नहीं है। यह केवल घाटे में है। लौह अयस्क परिष्कृत पर पाबंदी होने के कारण तथा कोयले के बीओटी प्रचालन में चले जाने से लौह अयस्क परिष्कृत में कटौती होने के कारण और अधिक कटौती होगी।

(iii) यह पुष्टि की जाती है कि आरसीएचडब्लू के खर्च एवं नियोजित पूंजी, समग्र लागत-विवरण में दर्शाई गई है।

(iv) **व्यय:**

(क) वर्ष 2010-11 के लिए वास्तविक व्यय को आधार मानकर पत्तन ने 6% की वृद्धि (3% वृद्धि के लिए +3% आईडीए के लिए) स्वीकार की है, जो कि औचित्यपूर्ण है। किन्तु हमने बीई/आरई को माना है, जैसा कि 2011-12 के लिए सरकार द्वारा अनुमोदित है। तथापि, हमने वृद्धि का प्रक्षेपण नहीं किया है, जिसके 01.01.2012 से मजदूरी संशोधन के कारण बढ़ने की संभावना है। इस प्रयोजन के लिए 15% वृद्धि पर विचार किया जाए। इस संबंध में 2010-11 के वास्तविक को आधार मानकर मजदूरी संशोधन के प्रभाव की गणना प्रस्तुत की गई है। वर्ष 2012-13 में मजदूरी लागत के 15% पर अनुमानित मजदूरी संशोधन का कुल प्रभाव 1216.81 लाख रु० है। बाद के वर्षों के लिए पत्तन ने मजदूरी संशोधन प्रभाव पर 6% की वार्षिक वृद्धि का निवेदन किया है। पत्तन के लिए समग्र रूप में एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत मजदूरी संशोधन प्रभाव की गणना में, आरसीएचडब्लू पर पड़ने वाला प्रभाव वर्ष 2012-13 से 2014-15 तक क्रमशः 383.90 लाख रु०, 406.94 लाख रु०, एवं 431.36 लाख रु० है।

(ख) इसके अलावा पत्तन ने अनुरोध किया है कि पेंशन एव ग्रेच्युटि अंशदान पर क्रमशः 27% एवं 8.33% पर मजदूरी संशोधन के प्रभाव पर विचार किया जाए।

(v) संचालित वास्तविक टनों एवं कार्गो की इतनी मात्रा के संचालन के लिए बुक किए गए गैंगों की सख्या को ध्यान में रखते हुए, उत्पादकता का आधार औसत पर दर्शाया गया है। प्रस्ताव में बताया गया आंकड़ा वर्ष 2006-07 एवं 2007-08 पर आधारित था। वर्ष 2009-10 एवं 2010-11 के लिए आरसीएचडब्लू द्वारा प्राप्त औसत उत्पादकता (कार्गो-वार) से संबंधित अपेक्षित सूचना भी प्रस्तुत की गई है।

8.2 एनएमपीटी ने निष्कर्ष रूप में कहा है कि इसके द्वारा किए गए और अधिक निवेदन घाटे को बढ़ाएँगे तथा दरों में वृद्धि आ सकती है। अतः कुछ मदों को छोड़कर प्रशुल्क में कोई परिवर्तन न करते हुए, पत्तन के पिछले प्रस्ताव की समीक्षा की जाए तथा टीएमपी से अनुरोध है कि प्रस्तावित परिवर्तनों को ध्यान में रखते हुए, प्रशुल्क में वृद्धि उपयुक्त ढंग से की जाए। अतः यह अनुरोध किया जाता है कि टीएमपी, आरसीएचडब्लू के लिए प्रस्तावित प्रति टन दर सहित प्रशुल्क में तदनुसार वृद्धि पर समग्र पहलुओं को ध्यान में रखकर अनुकूल रूप से कृपया विचार करे।

9 इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही रपट, इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध है। संबंधित पार्टियों से प्राप्त टिप्पणियों तथा इनके द्वारा दिए गए तर्कों के उद्धरण, संबंधित पार्टियों को अलग से भेजे जाएंगे। ये बीरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराए जाएंगे।

10 इस मामले पर कार्रवाई करते समय एकत्रित की गई सूचना की समग्रता के सदर्थ में निम्नलिखित स्थिति सामने आई है

- (i) न्यू मंगलोर पत्तन न्यास ने, पंजीकृत कार्गो संचालन श्रम विग (आरसीएचडब्लू) से श्रम के नियोजन के लिए वर्तमान प्रतिशतता आधारित शुल्क को प्रति टन दर (जिन्स बार) में बदलने का प्रस्ताव दिया है। इस प्राधिकरण ने हमेशा उत्पादकता से जुड़े प्रति टन आधार पर निर्धारित की जाने वाली नौभरण सेवाओं के लिए दरें निर्धारित की हैं तथा पत्तन को सलाह दी थी कि पत्तन के दरों के मान में संशोधन करते समय 2006 के आदेश तथा 2001 में प्रति टन शुल्क को लागू किया जाए। यहां यह बताना प्रासंगिक होगा कि विशाखापट्टनम बंदरगाह श्रम बोर्ड (वीडीएलबी) का विशाखापट्टनम पत्तन न्यास (वीपीटी) में विलय होने के बाद कार्गो संचालन श्रम प्रभाग से श्रमिकों के नियोजन के लिए शुल्क निर्धारित करने के लिए विशाखापट्टनम पत्तन न्यास के प्रस्ताव पर कार्रवाई करते समय यह बात सामने आई कि जहाज मंत्रालय ने अपने दिनांक 24 जून, 2009 के पत्र सं0-एलबी-13018/4/05-एल-II के तहत एक नई नौभरण नीति तैयार की है, जिसमें इसने सभी पत्तन न्यासों को निदेश दिया है कि श्रम की मजदूरी की प्रतिशतता के बजाए टन के आधार पर नौभरण शुल्क की गणना की जाए।

यह नोट करने योग्य है कि बेहतर कार्यनिष्पादन को प्राप्त करने के लिए कामगारों की उत्पादकता से जुड़ी प्रति टन दर, नौभरणों के लिए प्रोत्साहन का कार्य करेगी तथा उक्त प्रणाली उसी श्रम गैंग की लागत के बहुविध लेखांकन के क्षेत्र को अवलोकित कर देगी। एनएमपीटी का प्रस्ताव सरकार की नौभरण नीति का पालन करता है तथा यह एक प्रगतिशील कदम है।

- (ii) एनएमपीटी ने प्रारंभ में पुष्टि की थी कि राष्ट्रीय अधिकरण पंचाट के अनुसार, श्रमिक दरें पत्तन द्वारा 12-08-2009 से लागू की जा चुकी हैं तथा संशोधित श्रमिक मानों के आधार पर लागत विवरण तैयार किए गए हैं। कुछ प्रयोक्ता संगठनों ने कहा है कि राष्ट्रीय अधिकरण पंचाट द्वारा घोषित किए गए संशोधित श्रमिक मानों को पत्तन द्वारा पूरी तरह से लागू नहीं किया गया है तथा श्रमिक मानों को तर्कसंगत स्तर पर नीचे लाने का अनुरोध किया है, जैसा कि महापत्तनों के लिए राष्ट्रीय अधिकरण पंचाट द्वारा निर्णय किया गया है। न्यू मंगलोर पत्तन नौभरणकर्ता एसोसिएशन ने तर्क दिया है कि प्रस्तावित प्रति टन शुल्क भ्रामक सिद्ध होगा तथा नौभरणकर्ताओं के लिए कठिनाइयाँ पैदा करेगा। उनका तर्क है कि प्रति टन शुल्क के लिए एनएमपीटी का प्रस्ताव तब तक नहीं माना जाना चाहिए, जब तक कि श्रमिक मान एवं आकड़े पूरी तरह से संशोधित नहीं हो जाते। पत्तन ने स्वीकार किया है कि श्रमिक मान उनके द्वारा आंशिक रूप से कार्यान्वित किए जा चुके हैं तथा यूनियनों के साथ सौहार्दपूर्ण ढंग से वार्ता करके पत्तन के हित में शतप्रतिशत लागू करने के प्रयास किए जाएंगे।

जहाँ तक आकड़ों की समीक्षा का सबंध है, पत्तन ने निवेदन किया है कि मौजूदा करारों से जुड़ी लंबित समस्याओं एवं श्रम सबंधी मुद्दों के कारण आकड़ों की समीक्षा में कुछ और समय लगेगा। पत्तन ने कहा है कि आकड़ों में संशोधन न करने से प्रस्तावित दरों पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा, केवल प्रोत्साहन की अदायगी पर प्रभाव पड़ेगा। प्रस्तावित प्रति टन दर, प्रोत्साहन अदायगी को प्रभावित नहीं करेगा।

एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया प्रस्ताव, मंत्रालय द्वारा घोषित नौभरण नीति के अनुरूप है तथा जैसा कि बाद में देखा जा सकता है कि हालांकि प्रस्तावित प्रशुल्क को तर्कसम्मत बनाए जाने के बावजूद, यह लागत सबंधी स्थिति को पूरी तरह पूरा नहीं करता है। पत्तन द्वारा दिए गए आश्वासन को ध्यान में रखते हुए कि संशोधित श्रमिक मान पूरी तरह से लागू किया जाएगा तथा आकड़ों में भी संशोधन, श्रम यूनियन से परामर्श करने के बाद किया जाएगा, जिसमें कुछ समय लगेगा। पत्तन द्वारा आंशिक रूप से कार्यान्वित किए गए संशोधित श्रमिक मान के आधार पर एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रति टन शुल्क निर्धारित करने के लिए इस मामले का विश्लेषण किया गया है तथा उनके अनुमानों में विचार किया गया है। संशोधित श्रमिक मान को पूरी तरह से लागू करने पर उसके प्रभाव को एवं आकड़ों को अगली समीक्षा/संशोधन के प्रस्ताव के समय देखा जाएगा, अतः पत्तन को सलाह दी जाती है कि वह इस दिशा में आवश्यक कदम उठाए।

कुछ प्रयोक्ता एसोसिएशनों ने उल्लेख किया है कि पत्तन पर दी जाने वाली प्रच्छन्न राशि के कारण अतिरिक्त लागत लगती है। प्रयोक्ता एसोसिएशनो द्वारा उठाए गए इस मामले को हल करने की तथा इस प्रकार की प्रथा को समाप्त करने एवं कार्यप्रणाली में पारदर्शिता लाने की पत्तन को सलाह दी जाती है।

- (iii) पत्तन यातायात की वास्तविक मात्रा, जो आरसीएचडब्लू से श्रम के नियोजन की सेवाएँ प्राप्त करता है, पिछले तीन वर्षों के दौरान अधोगति प्रवृत्ति को दर्शाती है। आरसीएचडब्लू द्वारा संचालित वास्तविक मात्रा वर्ष 2008-09 में 126.81 लाख रु० की बताई गई है, जो वर्ष 2009-10 में 108.52 लाख रु० तक चली गई है तथा वर्ष 2010-11 में संचालित वास्तविक 61.71 लाख रु० टन तक नीचे गिर गया है। आरसीएचडब्लू से श्रम की सेवाएँ प्राप्त करने की अनुमानित कार्गो मात्रा 2011-12 में 61.05 लाख टन, 2012-13 में 61.85 लाख टन, 2013-14 में 69.05 लाख टन, एवं 2014-15 में 78.45 लाख टन का अनुमान है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि आरसीएचडब्लू के लिए माना गया यातायात, सामान्य संशोधन प्रस्ताव में वृद्धि स्तर के अनुरूप नहीं हो सकता। वर्ष 2011-12 से 2014-15 तक के लिए आरसीएचडब्लू के लिए एनएमपीटी द्वारा अनुमानित यातायात, इस विश्लेषण में इस शर्त के अधीन विश्वास किया जाता है कि लौह अयस्क यातायात (केआईओसीएल को छोड़कर) में संशोधन किया जाएगा।

एनएमपीटी ने अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव में उल्लेख किया है कि लौह अयस्क का यातायात, (केआईओसीएल को छोड़कर) जैसा कि प्रारंभिक तौर पर वर्ष 2011-12 के लिए 3.1 लाख टन, वर्ष 2012-13 से 2014-15 तक क्रमशः 12 लाख टन, 13 लाख टन एवं 15 लाख टन प्रक्षेपित किया गया है, वर्ष 2011-12 के लिए प्राप्त की गई वास्तविक स्थिति के आधार पर, कार्यरूप नहीं लेगा तथा अनुरोध किया है कि माननीय उच्चतम न्यायालय द्वारा लौह अयस्क के निर्यात पर लगाई गई पाबंदी को ध्यान में रखते हुए, वर्ष 2011-12 में 0.5 लाख टन लौह अयस्क यातायात (केआईओसीएल यातायात को छोड़कर) एवं अगले वर्षों के लिए 'शून्य' माना जाए। उक्त बताए गए कारणों के लिए सामान्य

संशोधन प्रस्ताव में लौह अयस्क यातायात (केआईओसीएल को छोड़कर) वर्ष 2011-12 से 2014-15 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए 1 लाख टन माना गया है। आरसीएचडब्लू के प्रस्ताव में वही स्थिति बनी हुई है। तदनुसार, आरसीएचडब्लू के प्रस्ताव में माने गए संशोधित यातायात प्रक्षेपण, वर्ष 2011-12 से 2014-15 तक के लिए क्रमशः 58.95 लाख टन, 50.85 लाख टन, 57.05 लाख टन एवं 64.45 लाख टन है। वर्तमान शुल्क पर लौह अयस्क यातायात में कटौती का प्रभाव, मजदूरी एवं प्रोत्साहन आय, सामान्य संशोधन प्रस्ताव में 57.7 लाख ₹0, 307 लाख ₹0, 340.5 लाख ₹0 एवं 404 लाख ₹0 क्रमशः 2011-12 से 2014-15 तक के वर्षों के लिए अनुमानित है। वही स्थिति इस मामले में भी बनाई रखी जाती है।

- (iv) पत्तन ने अपने दिनांक 15 सितम्बर, 2011 के पत्र के अंतर्गत वर्तमान शुल्क पर तथा प्रस्तावित प्रति टन दर पर संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत किया है और पुष्टि की है कि लिए गए आंकड़े, वर्ष 2010-11 के लेखा-परीक्षा लेखा के अनुसार हैं। अपने दिनांक 15 सितम्बर, 2011 के पत्र के तहत संशोधित अद्यतन लागत विवरण प्रस्तुत करने के बाद, पत्तन ने दिनांक 5 दिसम्बर, 2011 के अपने पत्र द्वारा प्राधिकरण से यह अनुरोध किया है कि जनवरी, 2012 से देय श्रेणी-III एवं श्रेणी-IV के कर्मचारियों के मजदूरी संशोधन से पड़ने वाले वित्तीय प्रभाव को 15% पर, पत्तन द्वारा मानी गई 3% की वार्षिक वृद्धि के बजाए लागत अनुमान में वार्षिक वृद्धि 6% पर, तथा लौह अयस्क यातायात में अनुमानित कटौती के प्रभाव पर विचार किया जाए। पत्तन ने लागत विवरणों में इन मदों के वित्तीय प्रभाव पर विचार नहीं किया है बल्कि वित्तीय प्रभाव को केवल प्रस्तुत किया है और अनुरोध किया है कि उनके प्रशुल्क का निर्धारण करते समय इन पर विचार किया जाए। जैसा कि पूर्ववर्ती पैराग्राफ में बताया गया है, लौह अयस्क यातायात में कटौती के प्रभाव पर विचार किया गया है। पत्तन द्वारा किए गए निवेदनों को ध्यान में रखते हुए, मजदूरी लागत के 15% पर मजदूरी संशोधन के प्रभाव तथा 3% के बजाए 6% पर वार्षिक वृद्धि पर सामान्य संशोधन प्रस्ताव में विचार किया गया है। आरसीएचडब्लू को कार्यकलाप के लिए लागत विवरण तैयार करते समय उन्हीं संशोधनों को कार्यरूप दिया गया है। आरसीएचडब्लू के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए लागत विवरण के संदर्भ में संशोधनों/विश्लेषणों की व्याख्या नीचे दी गई है:

- (क) पत्तन ने कहा है कि वर्ष 2011-12 के लिए मजदूरी के व्यय प्रक्षेपण, बजट अनुमानों के अनुसार हैं। वर्ष 2012-13 के लिए पत्तन ने उल्लेख किया है कि 6% की वार्षिक वृद्धि मानी जाती है एवं बाद के दो वर्षों के लिए 3% की वार्षिक वृद्धि लागू की जाती है। खर्च की अन्य मदों के लिए पत्तन ने कहा है कि 5% की वृद्धि वार्षिक रूप में लागू की जाती है। एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए लागत विवरण का अध्ययन करने पर यह पता चला है कि कुल प्रचालन खर्च एवं प्रबंधन तथा सामान्य उपरिशीर्ष (मूल्यहास को छोड़कर) क्रमशः 57% एवं 66% की वृद्धि को वर्ष 2011-12 में दर्शाते हैं तथा वित्त एवं विविध खर्च के अनुमान वर्ष 2010-11 के लिए बताए गए वास्तविक की तुलना में वर्ष 2011-12 में 28% की वृद्धि बताते हैं। 2012-13 के अगले वर्ष के लिए कुल व्यय, पिछले वर्ष के अनुमानों की तुलना में 11% से 36% तक की कटौती बताते हैं तथा वर्ष 2013-14 एवं 2014-15 के लिए वृद्धि, प्रत्येक पिछले वर्षों के अनुमानों की अपेक्षा, 3% से 7% तक की रेंज में पाई गई है।

वर्ष 2011-12 के वित्तीय वर्ष में निर्णय किए गए महापत्तनों एवं प्राइवेट टर्मिनलों के सभी प्रशुल्क मामलों में व्यय प्रक्षेपणों के लिए 6% की वृद्धि-फैक्टर की अनुमति इस प्राधिकरण द्वारा प्रदान की जाती रही है। एनएमपीटी के सामान्य संशोधन मामले में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुरूप प्रत्येक पिछले वर्ष के वास्तविक/अनुमानों की अपेक्षा 2011-12 से 2014-15 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए 6% की वार्षिक बढ़त, जिस पर एक साथ कार्रवाई की जा रही है, को लागू करते हुए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमानों में संशोधन किया जाता है।

(ख) जैसा कि पत्तन द्वारा अनुरोध किया गया है, 1 जनवरी, 2012 से प्रभावी श्रेणी-III एवं श्रेणी-IV के कर्मचारियों के लिए देय मजदूरी संशोधन का प्रभाव, 2011-12 के संशोधित अनुमान को आधार मानते हुए, 2012-13 से 15% पर माना जाता है।

(ग) जैसा कि पहले बताया जा चुका है, एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत 2010-11 के वास्तविक को आधार मानते हुए, खर्च की अन्य सभी मदों में, अर्थात् अवकाश व्यय, प्रबंधन एवं सामान्य का आबंटन तथा अन्य खर्च में वार्षिक बढ़त 6% पर अनुमेय है। वित्त एवं विविध खर्चों में वर्ष 2011-12 के लिए वार्षिक बढ़त 6% तक सीमित रखी गई है, जबकि पत्तन द्वारा 28% की वृद्धि अनुमानित की गई है। सामान्य संशोधन प्रस्ताव में पत्तन ने एफएमई में किसी वार्षिक बढ़त का अनुमान नहीं लगाया है, अतः यहां भी वही दृष्टिकोण अपनाया गया है। सामान्य संशोधन प्रस्ताव में जैसा कि माना गया है, मजदूरी संशोधन प्रभाव के 27% एवं 8.33% पर पेंशन एवं ग्रेजुएटि के अंशदान पर मजदूरी संशोधन का प्रभाव, इस लागत विवरण में भी दिखाया गया है।

(घ) आय में, नियोजित श्रम के लिए मजदूरी, प्रोत्साहन अदायगी, जिसकी प्रतिपूर्ति नौभरणकर्त्ताओं द्वारा की जाती है, तथा वर्तमान प्रतिशतता आधारित शुल्क से आय शामिल है। जैसा कि पिछले पैराग्राफ में बताया गया है, लौह अयस्क यातायात में अनुमानित कटौती को देखते हुए, मजदूरी, प्रोत्साहन एवं शुल्क से प्राप्त आय को व्यवस्थित किया जाता है। आरसीएचडब्लू से श्रम के नियोजन के लिए मजदूरी एवं शुल्क के लिए आय का अनुमान लगाते समय, पत्तन ने 2010-11 के वास्तविक से प्रति टन राजस्व अर्जित किया है तथा वर्ष 2011-12 के लिए आय का अनुमान लगाने के लिए 3% वार्षिक बढ़त लागू की गई है। वर्ष 2012-13 के लिए, यूनिट दर में वार्षिक बढ़त 6% अपनाई गई है तथा वर्ष 2013-14 एवं 2014-15 के लिए पत्तन ने प्रत्येक पिछले वर्षों की अपेक्षा वार्षिक बढ़त 3% मानी है। हमारे द्वारा तैयार किए गए संशोधित लागत ब्यौरे में, पत्तन द्वारा अपनाई गई 3% की बढ़त के बजाए व्यय पक्ष में किए गए संशोधन के अनुरूप आय अनुमान में 6% की वार्षिक बढ़त की अनुमति दी गई है। इसके अलावा, जनवरी, 2012 से श्रेणी-III एवं श्रेणी-IV के कर्मचारियों के लिए देय मजदूरी संशोधन का 15% प्रभाव आय पक्ष में दिखाया गया है तथा श्रम के नियोजन के लिए प्रस्तुत किए गए आय अनुमान के संदर्भ में 2012-13 एवं उससे आगे के लिए दिखाया गया है। जैसा कि एनएमपीटी ने दावा किया है, प्रोत्साहन अलग से लगाया गया है तथा इस प्रक्रिया का हिस्सा नहीं है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत की गई अनुमानित वसूली को बनाए रखा गया है, सिवाय इसके कि लौह अयस्क यातायात में परिवर्तनों को दर्शाने वाला समायोजन शामिल नहीं है।

(ड) आरसीएचडब्लू कार्यकलाप के लिए नियोजित पूंजी को पत्तन ने माना लिया है। उसने यह पुष्टि की है कि पत्तन के पास कोई सामान्य आस्तियाँ नहीं हैं, जिसके लिए आरसीएचडब्लू के कार्यकलाप के लिए विनिधान किया जा सके, तथापि, एक माह का प्रचालन व्यय, जो कार्यकारी पूंजी का एक हिस्सा है, लागत विवरण में नियोजित पूंजी के रूप में मानी गई है। प्रशुल्क मार्गनिर्देशों के उपबंध 2.9.4 के अनुसार, कार्यकारी पूंजी, चालू आस्ति है, जिसमें विशिष्ट निधि, घटाकर, चालू देयताएँ शामिल नहीं हैं। चालू देयता को ध्यान में न रखते हुए, एनएमपीटी द्वारा कार्यकारी पूंजी का परिगणन, एक माह के खर्च पर करना, प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुरूप नहीं है। सामान्य संशोधन प्रस्ताव में मूल्यांकित पत्तन के लिए कार्यकारी पूंजी, ऋणात्मक आंकड़े के रूप में बताई गई है। अतः वर्तमान प्रस्ताव में कार्यकारी पूंजी 'शून्य' मानी जाए, जिसे एनएमपीटी द्वारा नियोजित पूंजी के रूप में माना गया है।

(च) उक्त संशोधन के अध्यक्षीन, वर्तमान दर पर संशोधित लागत विवरण **अनुलग्नक-I** पर संलग्न है। इस मामले में जब तक अनुमोदित आदेश लागू किया जाता है, वर्ष 2011-12 समाप्त होने वाला होगा, अतः वर्ष 2012-13 से 2014-15 तक के लिए लागत संबंधी स्थिति पर विचार किया जाता है। यहां यह बताना प्रासंगिक होगा कि आरसीएचडब्लू के लिए लागत विवरण, शुल्क के वर्तमान दर पर वर्ष 2011-12 में 2612.06 लाख रु0 का घाटा दर्शाता है।

सामान्य संशोधन मामले में जैसा कि देखा गया है, वर्ष 2011-12 के लिए 2612.06 लाख रु0 का संपूर्ण अनुमानित घाटा, कार्गो संचालित कार्यकलाप से प्राप्त अधिशेष से समग्रतः पूरा किया गया है। वर्तमान से प्रतिशतता आधारित शुल्क पर संशोधित लागत विवरण में दर्शाई गई लागत संबंधी स्थिति का सारांश वर्ष 2012-13 से 2014-15 तक के लिए नीचे दिया गया है:

(लाख रूपयों में)

विवरण	2012-13	2012-13	2013-14	तीन वर्षों का कुल जोड़
(i) आय अनुमान (प्रोत्साहन आय सहित)	2395.32	2835.02	3361.98	8592.31
(ii) निवल घाटा	-3032.57	-2995.78	-2906.37	-8934.71
(iii) निवल अधिशेष/घाटा- आय के % के रूप में	-126.60%	-105.67%	-86.45%	-103.98% औसत

(छ) लागत विवरण से यह देखा जा सकता है कि आरसीएचडब्लू के कार्यकलाप वर्तमान शुल्क पर तीन वर्षों 2012-13 से 2014-15 तक के लिए औसत रूप में 103.98% के विशाल घाटे में है। पूर्णांक रूप में समग्र कुल घाटा 8934.71 लाख रु0 है।

प्रस्तावित प्रति टन शुल्क पर एनएमपीटी द्वारा अनुमानित आरसीएचडब्लू कार्यकलाप की कुल जोड़ आय 9939.06 लाख रु0, वर्ष 2012-13 से 2014-15 तक के तीन वर्षों की है। एनएमपीटी द्वारा अनुमानित आय, लौह अयस्क यातायात में कटौती के प्रभाव को नहीं दर्शाता है, जो कि पत्तन द्वारा बाद

में इंगित किया गया है। लौह अयस्क यातायात के अनुमान में संशोधन करने बाद प्रस्तावित दर पर कुल अनुमानित आय वर्ष 2012-13 में 2559.85 लाख ₹0, 2013-14 में 2779.5 लाख ₹0 तथा वर्ष 2014-15 में 3218.5 लाख ₹0 होगी, जो कि कुल मिलाकर 8557.85 लाख ₹0 होगी।

- (ज) पिछली अवधि की आय गणना की कार्यप्रणाली यह संकेत देती है कि कुछ जिन्स जैसे चूना पत्थर, लौह अयस्क, कोयला, कच्चा कोयला, यूरिया आदि, जिनका संचालन यांत्रिक रूप से (बदरगाह संचल क्रेनो का प्रयोग करने हुए) किया जाता है, को आरसीएचडब्लू के माध्यम से श्रम को लगाना अपेक्षित है। पत्तन द्वारा वर्ष 2009-10 एवं 2010-11 के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए राजस्व की वसूली के आकड़ों पर आधारित इन कार्गो मदों के लिए मजदूरी एवं शुल्क के लिए निकाला गया प्रति टन दर, हस्तचालित क्रिया से वसूल किया गया औसत राजस्व कम पाया गया है, क्योंकि एमएचसी बर्थों में प्राप्त इसी प्रकार के कार्गो के संचालन की उत्पादकता अधिक है। एचएमसी द्वारा संचालित कार्गो मदों के लिए अलग से प्रति टन दर पत्तन ने प्रस्तावित नहीं की है तथा इसे हस्तचालित क्रिया के समतुल्य माना है। कार्गो मदों की हस्तचालित क्रिया के लिए प्रस्तावित प्रति टन दर लागू करना उपयुक्त न होगा क्योंकि एचएमसी द्वारा संचालित कार्गो की उत्पादकता में हस्तचालित संचालनों की तुलना में काफी ज्यादा अंतर है। पिछले दो वर्षों 2009-10 एवं 2010-11 के लिए प्रति टन औसत राजस्व वसूली के आधार पर, एचएमसी (यांत्रिक) द्वारा संचालित कोयला, कच्चा कोयला, लौह अयस्क, चूना पत्थर, यूरिया आदि के लिए प्रति टन दर, अलग से निर्धारित की गई है। इस संशोधन का प्रभाव जब प्रस्तावित दर में माना जाएगा तो संशोधित आय वर्ष 2012-13 में 2069.94 लाख ₹0, वर्ष 2012-13 में 2218.61 लाख ₹0 तथा वर्ष 2014-15 में 2586.75 लाख ₹0 होने की संभावना है, जिसका आशय यह है कि तीन वर्षों के लिए 6875.30 लाख ₹0 कुल जोड़ है, जिसका अर्थ यह हुआ कि 8592.31 लाख ₹0 के वर्तमान शुल्क पर अनुमानित आय से 1717.01 लाख ₹0 कम है। लागत विवरण से जैसा कि देखा जा सकता है कि शुल्क के वर्तमान दर पर तीन वर्षों की अवधि 2012-13 से 2014-15 तक के लिए आरसीएचडब्लू के कार्यकलाप 8937.71 लाख ₹0 के घाटे में है।

एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रति टन दर तथा एचएमसी द्वारा संचालित कुछ कार्गो मदों के लिए दर में संशोधन को ध्यान में रखते हुए, आरसीएचडब्लू के कार्यकलाप का घाटा तीन वर्ष की अवधि के लिए 10651.72 लाख ₹0 हो जाएगा। तथापि, यह स्वीकार करते हुए कि प्रति टन शुल्क के लिए प्रस्ताव पत्तन में पहली बार लागू किया जा रहा है तथा उत्पादकता से सम्बद्ध प्रशुल्क प्रयोक्ताओं पर वास्तविक प्रभाव कितना डालेगा, यह इस समय पूरी तरह से मूल्यांकित नहीं किया जा सकता, अतः पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित दरें, इस शर्त पर अनुमोदित की जाती हैं कि एचएमसी द्वारा संचालित कार्गो के लिए दरों में संशोधन होगा।

यहाँ यह बताना प्रासंगिक होगा कि आरसीएचडब्लू कार्यकलाप, सामान्य संशोधन प्रस्ताव में कार्गो संचालन क्रिया का हिस्सा है, जिस पर अलग से कार्रवाई की जा रही है। प्रस्तावित दर पर आरसीएचडब्लू कार्यकलाप से प्राप्त आय, सामान्य संशोधन प्रस्ताव में स्वीकार की जाती है। समग्र अधिशेष स्थिति को ध्यान में रखते

हुए, सामान्य संशोधन प्रस्ताव में मानी गई प्रशुल्क कटौती, आरसीएचडब्लू के कार्यकलाप में अनुमानित घाटे को ध्यान में रखते हुए, प्रस्तावित दर पर है। आरसीएचडब्लू के कार्यकलाप में संपूर्ण घाटा, अन्य कार्गो संचालन कार्यकलाप द्वारा क्षतिपूर्ति किया जाता है, तथापि, एनएमपीटी घाटे की स्थिति में न रहेगी। इसके अलावा, पत्तन द्वारा प्रस्तावित प्रति टन दर से किसी प्रकार की वृद्धि का प्रयोक्ताओं पर भी भार नहीं पड़ेगा, यद्यपि इस कार्यकलाप से घाटे के प्रस्तावित प्रति टन दर पर बढ़ने की आशा है।

(झ) 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 4.3 के अनुसार, तापीय कोयला एवं पीओएल को छोड़कर, जिनमें कच्चा तेल, लौह अयस्क एवं लौह अयस्क गुड्रिकाएँ शामिल हैं, सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों के लिए कार्गो/कंटेनर संबंधी प्रभार, तटीय छूट के लिए हकदार हैं तथा उनके प्रशुल्क, सामान्य कार्गो/कंटेनर से संबंधित प्रभारों से 60% से अधिक नहीं होने चाहिए। अनुरोध के बावजूद, तटीय कार्गो के लिए पत्तन ने अलग से तटीय छूट दर प्रस्तावित की है। तटीय छूट के लिए पात्र तटीय कार्गो के लिए छूट दर, प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुरूप निर्धारित की गई है। सामान्य संशोधन प्रस्ताव में प्रस्तुत यातायात संबंधी ब्यौरे से यह पता चलता है कि तटीय छूट के लिए पात्र तटीय कार्गो कोई सार्थक नहीं है।

(v) आरसीएचडब्लू से श्रम के नियोजन के लिए प्रति टन दर एनएमपीटी ने, गेंगों की उत्पादकता से सम्बन्ध करके प्रस्तावित किया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित गेंग उत्पादकता प्रति पाली का उत्पाद परिमाण है। आरसीएचडब्लू के प्रति टन शुल्क के लिए पूर्ववर्ती प्रस्ताव के संदर्भ में इस प्राधिकरण ने पत्तन को सलाह दी है कि औसत आउटपुट प्रति हुक प्रति पाली, जिन्स-वार के अनुसार तथा संशोधित आंकड़ों के अनुसार, पिछले तीन वर्षों के दौरान कार्गो का संचालन करने वाले कामगारों द्वारा प्राप्त उत्पादकता के संदर्भ में प्रति गेंग के हिसाब से औसत उत्पादकता पर विचार किया जाए। तथापि, पत्तन ने वर्तमान प्रस्ताव को तैयार करते समय इस सलाह का पालन नहीं किया है तथा इसने अपने जुलाई, 2008 के प्रस्ताव के अनुसार, दर तथा औसत उत्पादकता का प्रस्ताव भेजा है। इस मामले पर कार्रवाई करते समय पहले दी गई सलाह को पुनः दोहराया गया जिसका भी पालन नहीं किया गया। तथापि, पत्तन ने हमारे अनुरोध पर आरसीएचडब्लू से नियोजित किए गए गेंग द्वारा वर्ष 2009-10 एवं 2010-11 में प्राप्त औसत उत्पादकता प्रस्तुत की है। यह पाया गया है कि पत्तन द्वारा प्रस्तावित औसत उत्पादकता/गेंग/पाली, पिछले दो सालों में प्राप्त औसत वास्तविक उत्पादकता से कम है। अतीत में पत्तन द्वारा पहले से प्राप्त स्तर से नीचे उत्पादकता स्तर को निर्धारित करने में कोई औचित्य नहीं है। अनुमोदित प्रति टन दरें, उत्पादकता से सम्बन्ध हैं, जो कि पत्तन द्वारा पिछले दो वर्षों 2009-10 एवं 2010-11 के लिए वास्तव में प्राप्त औसत उत्पादकता से 10% अधिक होगी। कार्गो मर्दों, जैसे कच्चा लौहा, पीला मटर, मैदा, खाद्यान्न, अन्य थोक कार्गो के लिए वर्ष 2009-10 एवं 2010-11 के लिए प्राप्त उत्पादकता के संबंध में कोई आंकड़ा उपलब्ध नहीं है, क्योंकि इस प्रकार के कार्गो का पहले संचालन किया गया नहीं बताया गया है। इन कार्गो मर्दों के लिए पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित प्रति पाली गेंग की औसत उत्पादकता 10% की वृद्धि सहित इसलिए निर्धारित की जाती है क्योंकि अतीत में इन कार्गो की प्राप्त की गई उत्पादकता के वास्तविक आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।



- (vi) इस प्राधिकरण ने अपने दिनांक 3 मार्च, 2010 के आदेश सं० टीएमपी/41/2008 में एनएमपीटी को यह सलाह दी थी कि वह कार्यनिष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क योजना को लागू करने की संभावनाओं को तलाशे, जिसमें न केवल निम्न कार्यनिष्पादन वालों पर दंड लगाया जाए बल्कि दक्षता को भी प्रोत्साहित किया जाए। ऐसा करना प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 4.7.1 के अनुरूप होगा।

पत्तन ने प्रारंभ में निम्न कार्यनिष्पादन वालों के लिए 10%, 20% एवं 30% के दंड को प्रस्तावित किया था किन्तु बाद में उसने एक ही स्लैब प्रस्तावित किया। पत्तन ने निम्न कार्यनिष्पादन करने वालों के लिए दंड प्रस्तावित किया है, जबकि बेहतर कार्यनिष्पादन के लिए इसने कोई प्रोत्साहन प्रस्तावित नहीं किया है। पत्तन ने बाद में अपने प्रस्ताव में संशोधन किया तथा प्रस्तावित दर पर 10% की छूट की अनुमति का प्रस्ताव दिया, यदि औसत संचालन, गेंग पाली उत्पादकता से 20% अधिक हो। इसने निर्धारित औसत संचालन दर में 10% की कटौती के लिए निर्धारित दर का 10% पर दंड का प्रस्ताव भी दिया है। कार्यनिष्पादन के स्तर में परिवर्तन होने पर प्रोत्साहन एवं दंड के लिए विभिन्न स्तर प्रस्तावित करने का कोई कारण एवं औचित्य नहीं है। पत्तन द्वारा प्रस्तावित एकल स्लैब के बजाए एकरूप पुरस्कार/दंड तीन स्लैबों में निर्धारित किया जाता है। प्रति गेंग/प्रति पाली के लिए निर्धारित उत्पादकता से 10% अधिक उत्पादकता प्राप्त कर ली जाती है तो 10% का पुरस्कार निर्धारित किया जाता है। इसी प्रकार से, प्रति गेंग/प्रति पाली के लिए निर्धारित उत्पादकता से 10% कम उत्पादकता प्राप्त की जाती है तो प्रति टन दर में 10% की कटौती निर्धारित की जाती है। उत्पादकता के स्तरों में प्रत्येक 10% का परिवर्तन होने पर दंड/प्रोत्साहन तीन स्लैबों में निर्धारित किए जाते हैं। लागू की जाने वाली प्रस्तावित यह योजना किन्हीं सु-विश्लेषित आंकड़ों पर आधारित नहीं है। उत्पादकता के स्तर में परिवर्तन का श्रम के वास्तविक नियोजन के लिए मजदूरी लागत पर कुछ प्रभाव पड़ सकता है, जिस पर प्रस्तावित योजना तैयार करते समय विचार नहीं किया गया है। एनएमपीटी को, अतः सलाह दी जाती है कि इस मद की आगामी प्रशुल्क समीक्षा के समय तथा श्रम के नियोजन के लिए प्रति टन दर पर उत्पादकता के स्तर में परिवर्तन के प्रभाव को ध्यान में रखते हुए, और अधिक वैज्ञानिक प्रोत्साहन/गैर-प्रोत्साहन योजना तैयार की जाए।

- (vii) इस प्राधिकरण ने अपने दिनांक 18 नवम्बर, 2004 के आदेश सं० टीएमपी/78/2003-एनएमपीटी के तहत अतिरिक्त शुल्क का अनुमोदन किया है ताकि 1 जनवरी, 1998 से 31 अक्टूबर, 2000 तक की अवधि के लिए आरसीएचडब्लू कामगारों के मजदूरी बकाया के लिए, जिसे 2006 में पिछली बार संशोधित एनएमपीटी के दरों के मान में शामिल किया गया था, 1.97 करोड़ रुपये की वसूली की जा सके। एसओआर में निर्धारित टिप्पणी के अनुसार, यह अतिरिक्त शुल्क तब समाप्त कर देना होगा, जब वसूली पूरी हो जाती है। पिछले संशोधन के समय पत्तन ने कहा था कि यह जनवरी 2008 तक वसूली पूरी कर लेगा। लागत विवरण में, वर्तमान शुल्क पर अनुमानित आय, अतिरिक्त शुल्क की श्रेणी में 'शून्य' आय को दर्शाता है। पत्तन ने पुष्टि की है कि प्रस्तावित प्रति टन शुल्क में भी अतिरिक्त शुल्क शामिल नहीं है, अतः इस संशोधन प्रक्रिया में माने गए अनुमानों पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता। वर्तमान दरों के मान में निर्धारित अतिरिक्त शुल्क को हटा दिया गया है।

पत्तन ने अपनी रिपोर्ट देने में सहमति व्यक्त की थी कि इसने शुल्क एकत्रित करना बंद कर दिया है, जब 1.97 करोड़ रु० का मजदूरी बकाया वसूल कर लिया गया किन्तु इसने इस मामले के निपटान तक अपेक्षित सूचना प्रस्तुत नहीं की है। पत्तन को सलाह दी गई है कि इस संबंध में आदेश की अधिसूचना की तारीख से तीन माह के भीतर अपनी अनुपालन रपट प्रस्तुत करे।

- (viii) यह स्वीकार किया जाना चाहिए कि इस मामले में विश्लेषित की गई वित्तीय स्थिति, सामान्य संशोधन प्रस्ताव के साथ हो जिसमें पत्तन का प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए 2012-13 से 2014-15 तक के वर्षों के लिए लागत संबंधी स्थिति पर विचार किया गया हो। क्योंकि इस मामले को पत्तन के सामान्य संशोधन के साथ अंतिम रूप दिया जा चुका है, अतः यह उचित पाया गया है कि एनएमपीटी के संशोधित दरों के मान, जो सामान्य संशोधन मामले में 1 अप्रैल, 2012 से अनुमोदित किए गए हैं, के कार्यान्वयन की तारीख से आदेश को लागू किया जाए। आरसीएचडब्लू से श्रम के नियोजन के लिए संशोधित प्रति टन शुल्क, तदनुसार, अध्याय-VII के अंतर्गत एनएमपीटी की संशोधित दरों के मान में शामिल किया गया है।

11. परिणाम के रूप में तथा ऊपर दिए गए कारणों से तथा सामूहिक सद्विचारों के आधार पर, यह प्राधिकरण, कार्गो संचालन प्रचालनों के लिए, पंजीकृत कार्गो संचालन श्रम विंग के माध्यम से कार्गो संचालन कामगारों की सप्लाई के लिए प्रभारों के शुल्क के लिए एनएमपीटी के दरों के मान में निम्नलिखित अध्याय-VII में उद्धरण अनुमोदित करता है:

#### “अध्याय-VII

कार्गो के संचालन के प्रचालन के लिए पंजीकृत कार्गो संचालन श्रम विंग के माध्यम से कार्गो का संचालन करने वाले कामगारों की सप्लाई के लिए शुल्क

क्रम सं०	जिन्स	विदेशी कार्गो (रु० प्रति टन)	तटीय कार्गो (रु० प्रति टन)	प्रति गैंग प्रति पाली उत्पादकता की कसौटी (टनों में)
1	लोह अयस्क	25	25.00	1644
2	कोयला	25	15.00	1352
3	चूना पत्थर	25	15.00	1268
4	कच्चा कोयला	35	21.00	792
5	ग्रेनाइट	35	21.00	794
6	एमओपी	40	24.00	972
7	पैदा	45	27.00	637
8	कच्चा लोहा	45	27.00	440
9	डीएपी	50	30.00	958
10	गैक फारफेट	50	30.00	944
11	यूरिया	50	30.00	733
12	चिकनी मिट्टी	30	18.00	220
13	मशीनरी	100	60.00	316
14	इमारती लकड़ी	100	60.00	193
15	लकड़ी की लुगदी	50	30.00	99
16	गेहूँ	35	21.00	814
17	सल्फर	40	24.00	594
18	एम लट्टे	100	60.00	94
19	बेटोनाइट	45	27.00	840
20	पीला मटर	25	15.00	1034
21	कटेनर प्रति टीईयू	450	270	82 टीईयू

22	अन्य खाद्यान्न एवं अनाज	35	21.00	814
23	अन्य थोक कार्गो, जो ऊपर वर्गीकृत न किया गया हो	45	27.00	275
24	एचएमसी द्वारा लौह अयस्क	4.83	4.83	4993
25	कोयला (एचएमसी द्वारा यांत्रिक)	4.75	2.85	4028
26	कच्चा कोयला (एचएमसी द्वारा यांत्रिक)	6.93	4.16	2787
27	चूना पत्थर (एचएमसी द्वारा यांत्रिक)	5.38	3.23	3772
28	ग्रेनाइट (एचएमसी द्वारा यांत्रिक)	12.48	7.49	1163
29	एमओपी (एचएमसी द्वारा यांत्रिक)	4.85	2.91	5422

## टिप्पणियाँ

- (i) उक्त बताई गई दर, प्रचलित निपटान/योजना के प्रत्येक खंड के अनुसार परिकलित वास्तविक प्रोत्साहनों के अलावा है तथा लाइसेंसशुदा नौभरणकर्त्ताओं द्वारा एनएमपीटी को देय है।
- (ii) अनुसूची में निर्धारित प्रति गैंग/पाली की उत्पादकता की कसौटी स्तर से कार्यनिष्पादन से नीचे/उच्च स्तर के लिए निर्धारित दर में निम्नलिखित दंड/प्रोत्साहन लागू होगा:

अनुसूची में निर्धारित प्रति गैंग/पाली की उत्पादकता के कसौटी स्तर से ऊपर उत्पादकता	प्रति गैंग/पाली की कसौटी उत्पादकता से अधिक यदि उत्पादकता प्राप्त कर ली जाती है तो उक्त अनुसूची में निर्धारित (% में)	अनुसूची में निर्धारित प्रति गैंग/पाली की उत्पादकता के कसौटी स्तर से नीचे की उत्पादकता	प्रति गैंग/पाली की कसौटी उत्पादकता से कम यदि उत्पादकता रह जाती है तो उक्त अनुसूची में निर्धारित (% में)
निर्धारित उत्पादकता से 10% तक अधिक होने पर	10%	निर्धारित उत्पादकता से 100% तक कम होने पर	10%
10% से ऊपर तथा 20% तक	20%	10% से लेकर 20% तक के नीचे के स्तर पर	20%
20% से ऊपर तथा 30% तक	30%	20% से लेकर 30% तक के नीचे के स्तर पर	30%

रानी जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/11/असा.]

## अनुसूचक-1

वर्तमान प्रतिशतता शुल्क पर न्यू मंगलोर पत्तन न्यास के पंजीकृत कार्गो संचालन बिग के लिए लागत-विवरण

(लाख रुपयों में)

क्रम सं०	विवरण	वास्तविक	वास्तविक	वास्तविक	एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई वर्तमान वर पर अनुमान				टीएएमपी द्वारा संशोधित वर्तमान वर पर अनुमान			
		2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-12	2013-14	2014-15	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
	घातांक (लाख टनो में)		108.52	61.71	61.05	61.85	69.05	78.45	58.95	50.85	57.05	64.45
I	प्रचालन आय											
क.	मजदूरी	779.48	660.48	557.87	630.2	686.46	799.66	936.5	635.46	752.48	905.78	1088.49
ख.	प्रोत्साहन	2332.87	1544.90	657.48	650.51	667.73	738.51	835.59	624.617	532.1	590.55	662.97
ग.	शुल्क	1154.34	976.38	823.28	931.4	1014.7	1183.42	1387.24	938.90	1110.74	1338.68	1610.51
	कुल योग I	4266.69	3181.76	2038.63	2212.11	2368.89	2721.59	3159.33	2198.98	2395.32	2835.02	3361.98
II	प्रचालन लागत											
क.	कामगारों को मजदूरी	1471.32	2025.05	2199.10	3200.00	2331.05	2400.98	2473.01	2331.05	2854.82	3026.10	3207.67
ख.	अवकाश, ओ टी	134.21	107.29	26.72	80.00	28.32	29.17	30.05	28.32	38.02	31.82	33.73
ग.	प्रोत्साहन	2334.32	1545.02	657.18	1169.13	696.61	717.51	739.03	624.62	532.1	590.55	662.97
घ.	अन्य व्यय	102.68	131.43	140.74	296.5	147.91	155.19	162.82	149.18	158.14	167.62	177.68
	उप योग	4042.53	3808.79	3023.74	4745.63	3203.89	3302.85	3404.91	3133.17	3575.08	3816.10	4082.06
ड.	मूल्यवृद्धि											
च.	वित्त एवं विविध खर्च	671.49	850.58	1335.29	1706.84	1518.87	1622.92	1735.94	1415.41	1551.04	1694.81	1847.21
	उप योग	671.49	850.58	1335.29	1706.84	1518.87	1622.92	1735.94	1415.41	1551.04	1694.81	1847.21
	कुल योग II	4714.02	4659.37	4359.03	6452.47	4722.76	4925.77	5140.85	4548.58	5126.1196	5510.92	5929.27
III	अधिशेष (I-II)	-447.33	-1477.61	-2320.4	-4240.36	-2353.87	-2204.18	-1981.52	2149.60	-2730.80	-2675.90	-2567.38
IV	आर्जोसीई प्रबंधन एवं बीआईई उपरिशीर्ष	180.88	228.47	247.61	411.56	261.91	270.95	280.31	262.47	301.77	319.88	339.07
V	निकल अधिशेष (III-IV)	-628.21	-1706.08	-2568.01	-4651.92	-2615.78	2475.13	-2261.83	-2612.06	-3032.57	-2995.78	-2906.37
VI	निर्धोषित पूंजी (कार्यकारी पूंजी)	351.95	336.44	272.61	429.77	288.82	297.82	307.10	-	-	-	-
VII	निर्धोषित पूंजी पर रिटर्न (15% एवं 16%)	52.79	53.83	43.62	68.76	46.21	47.65	49.14	-	-	-	-
VIII	आर्जोसीई के बाद निकल घाटा (V-VII)	-681.00	-1759.91	-2611.63	-4720.68	-2661.99	-2522.78	-2310.97	-2612.06	-3032.57	-2995.78	-2906.37
IX	प्रचालन आय के % के रूप में निम्न-घाटा (आर्जोसीई से पूर्व एनएमपीटी ने माना है; आर्जोसीई पर विचार करने के बाद अक्षरों द्वारा निरूपित है प्रतिशत)	-14.72%	-53.62%	-125.97%	-210.29%	-110.42%	-90.94%	-71.59%	-118.79%	-126.60%	-105.67%	-86.45%
X	प्रचालन आय के % के रूप में (आर्जोसीई के बाद) औसत निकल घाटा					-90.86%				-103.98%		

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

## NOTIFICATION

Mumbai, the 14th February, 2012

**No. TAMP/19/2011-NMPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the New Mangalore Port Trust for introduction of RCHW levy and wages from the existing percentage based levy to per tonne basis as in the Order appended hereto.

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/19/2011-NMPT

New Mangalore Port Trust

....

Applicant

## ORDER

(Passed on this 6th day of January, 2012)

This case relates to a proposal dated 17 March 2011 filed by the New Mangalore Port Trust (NMPT) for modifying the existing percentage based levy for deploying workers from the Registered Cargo Handling Wing (RCHW) to commodity-wise per tonne rate.

2.1. This Authority had initially vide Order dated 9 August 2001 approved revision in the levy for deployment of workers from the RCHW and had advised the port to propose commodity-wise rate linked to productivity for deploying RCHW workers within six months. The port was again advised to propose per tonne rate while revising the Scale of Rates vide Order dated 11 May 2006.

2.2. The NMPT had, accordingly, filed its proposal in July 2008 proposing RCHW levy on per tonne rate basis (commodity-wise) instead of levy on percentage basis (on wages) in vogue in the port. The port had, however, later withdrawn the proposal. Accordingly, this Authority, vide Order dated 3 March 2010 had closed the proceedings relating to the proposal filed in July 2008 as withdrawn. While closing the case, the port was again advised, to formulate its revised proposal taking into consideration the observations and suggestions made by the users and this Authority during the processing of the case.

3.1. In this backdrop, the NMPT has filed the instant proposal. The NMPT has proposed levy for deployment of RCHW workers from existing percentage basis (on wages) to per tonne rate (commodity-wise) linked to productivity. The NMPT has stated that the per tonne rate has the following advantages, namely,:

- (i). Proposal to recover RCHW levy and wages on per tonne basis has much added advantage in deriving a simplified procedure.
- (ii). Since the collection of the proposed levy is proposed to be done in advance, the burden of the users will reduce as penalty for non-payment can be avoided.
- (iii). The exporters and importers will know in advance the cost of handling at the port without ambiguity. Moreover, the audit objection arising due to existing pattern of calculation of levy can be avoided.
- (iv). The NMPT has submitted cost statements at the existing levy without taking into account the payment of wage arrears w.e.f. 1 January 2007 and the cost statements at the existing levy after taking into account the payment of wage arrears and its effect. As per the cost statement the position for the current year 2010-11 and the three years 2011-12 to 2013-14 is tabulated below:

Sl. No.	Particulars	₹ In lakhs							
		At existing levy without taking into account the payment of wage revision arrears (Annex II A of the proposal—page 4/C)				At existing levy taking into account WRC arrears and its effect (Annex II B of the proposal—page 17/C)			
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14
I.	Total income								
	(a) Wages	614.41	616.75	852.89	1043.73	898.37	1019.74	143.45	1733.50
	(b) Incentive	1169.13	1169.13	1250.50	1338.93	1169.13	1250.50		338.03
	(c) Levy	881.63	891.84	1221.68	1496.32	1430.02	1654.88	2283.06	2802.05
	TOTAL INCOME	2665.17	2677.72	3325.07	3877.78	3506.62	3843.75	4947.01	5673.56
II.	TOTAL COST	5799.89	6696.73	6288.24	8384.36	5838.35	8846.84	8463.36	9585.89
III.	Capital Employed	374.01	429.77	529.87	597.55	374.01	429.77	529.87	597.55
IV.	ROCE	59.84	68.76	84.78	95.61	55.04	68.76	84.78	95.61
V.	Net surplus/deficit	(3194.56)	(4087.77)	(5057.95)	(5602.19)	(2469.67)	(3071.85)	(3601.13)	(3788.02)
VI.	Net surplus/deficit as % of income	-117.62%	-150.99%	-149.57%	-142.0%	-69.29%	-78.13%	-71.08%	-62.86%

3.2. The NMPT has made following points in respect of the Cost Statements submitted by it:

- (i). The present proposal is only for recovery of levy & wages on per tonne basis excluding incentives. The actual incentive paid to the workers is reimbursed by Stevedores.
- (ii). For the estimation purpose, the wages is taken at the per tonne rate of 2009-10 for RE 2010-11 and BE 2011-12 and @ 30% increase on 2011-12 for 2012-13 projection considering the wage revision which is due from 1-1-2012. For the projection of 2013-14, 15% increase is considered over the previous year estimate towards increase in wages and DA. Projections in line with AWP Index for each commodity adjusted for traffic growth is not considered in this proposal.
- (iii). Break-up of Finance and Miscellaneous Expenses considered for cost statement mainly comprise of Pension and Gratuity provision for retirees which is taken as 27% and 8.33% of Wages and actual pension and gratuity paid / payable to Retires drawing pension and Family Pension is considered with 10% annual increase on 2009-10 for estimates the 2010-11 to 2013-14 figures. PLR for projection is taken 10% more than 2011-12 for the years 2012-13 and 2013-14.
- (iv). One time expenses like arrears in the Wage / Pension, VRS compensation pertaining to RCHW are not included in the cost statement as per TAMP guidelines.
- (v). Other expenses on Management and General Overheads include cost of Uniform, Medical expenses, Salary and other allowances paid to Administrative personnel of the RCHW Wing, expenditure on office items like, Postage, Printing and Stationery, WC Act payments, transport, Training and Seminars for workers etc.
- (vi). Computation of Working Capital is in line with the norms prescribed which is 1/12<sup>th</sup> of the Operating Expenditure. This is considered as the collection of charges in advance for deployment of labour is considered as an optional condition depending upon the Administrative convenience.
- (vii). The cost statements have been compiled in line with the revised manning scales implemented in New Mangalore Port Trust with effect from 12-08-2009.

3.3. The NMPT has stated that the methodology of per tonne rate and other allied matters on the earlier proposal of the NMPT of July 2008 was discussed in the joint hearing held by TAMP on 17 December 2009. Inter alia, the stevedores had indicated that the manning scales should be brought down and the datum should be reviewed. The NMPT has stated that the manning scales as per the National Tribunal Award have been implemented. However, the review of datum would take some more time due to impending problems connected with the existing agreements and other labour issues. It has stated that the per tonne rate proposed is the same level as submitted in the 2008 proposal despite the fact that the throughput of general cargo has drastically reduced due to restriction on iron ore export and there has been substantial increase in wages and other overheads.

3.4. The per tonne levy proposed by the NMPT for deployment of the workers from RCHW along with some of the important conditionalities governing the proposed levy is as follows:

Sl. No.	Commodity	Total Labour deployment charges (₹ per MT)	Average Productivity per Gang per vessel (in MT)
1.	Iron Ore	25	800
2.	Coal	25	700
3.	Lime stone	25	800
4.	Coke	35	420
5.	Granite	35	275
6.	MOP	40	250
7.	Maize	45	300

8.	Pig Iron	45	400
9.	DAP	50	260
10.	Rock Phosphate	50	210
11.	Urea	50	220
12.	Clay	30	200
13.	Machinery	100	180
14.	Timber	100	85
15.	Wood pulp	50	90
16.	Wheat	35	740
17.	Sulphur	40	540
18.	M. Logs	100	85
19.	Bentonite	45	470
20.	Yellow Peas	25	940
21.	Container per TEU	450	75 TEU
22.	Other foodgrains and cereals	35	740
23.	Other Bulk Cargo not classified above	45	250

**Proposed conditions:**

- (i). The rate indicated above is in addition to the actual incentives calculated as per the respective clauses of prevailing settlement / scheme and payable to the NMPT by the licenced stevedores.
- (ii). In order to avoid anticipated adhoc booking of gangs and idling them, a penalty for slow productivity is leviable as below:
  - a). Below 10% reduction in Average handling      No Penalty
  - b). 10 to 20% reduction in Average handling      10% above SOR
  - c). Above 20% reduction in Average handling      15% above SOR
  - d). Above 30% reduction in Average      30% above SOR
- (iii). Additional levy, if any will be charged over and the above until completion of recovery schedule.
- (iv). Interest on delayed payments / refunds. The Stevedores shall pay interest at SBI-PLR plus 2% per annum on the delayed payments for Incentive and different bills. Likewise, the Port shall pay penal interest at the above rate on delayed refunds. Delay in payment by stevedores will be counted only 10 days after the date of raising the bills by NMPT RCHWA Wing.
- (v). The above Labour deployment charges are increased by 30% w.e.f. 01.01.2012 to 31.03.2013, and by 49.5% from 01.04.2013 for the purpose cost increase due to Revision of Pay Scales due on 01-01-2012.
- (vi). The Rates as approved above shall be applicable for a period of 3 years from the date of Notification.

3.5. The port has furnished the Administration Report for 2008-09 and 2009-10 as well as RE/ BE for 2010-11 and 2011-12.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal received from the NMPT (except the Annual Accounts and Administrative Report) was circulated to the concerned users/ user associations for seeking their comments. No comments are received from the users / user association despite a reminder. The Kanara Chamber of Commerce and Industry and Association of New Mangalore Port Stevedores however filed their submissions at the joint hearing held on 21 June 2011.

5.1. A joint hearing in this case was held on 21 June 2011 at the New Mangalore Port Trust (NMPT) premises. The NMPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, NMPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

5.2. At the joint hearing, the Association of New Mangalore Port Stevedores (ANMPS) and Kanara Chamber of Commerce and Industry (KCCI) have filed their written submissions.

5.3. As agreed at the joint hearing, the port was advised to convene a meeting with the users/ user associations within one week to explain its proposal and in particular the calculation made to arrive at the proposed tonnage based rate and the users are requested to furnish its comments, if any, within 10 days after the meeting with the NMPT. The details of the discussions in the meeting may be forwarded to us immediately thereafter.

6.1. As decided at the joint hearing, the NMPT has vide its letter dated 21 July 2011 communicated that a meeting with users/ user associations was convened on 4 July 2011 explaining the existing system of levy and the proposed levy. It has forwarded a copy of the minutes of the meeting which was attended by representatives of user associations' viz. KCCI, Stevedores Association, Clearing and Forwarding Agents Association and Customs House Agents Association. The NMPT has also forwarded copies of representations of Mangalore Chemicals Limited, Indian Potash Limited and Indian Farmers Fertilizers Co-operative Limited which states that the proposed increase in labour handling charges is very high.

6.2. The minutes of the meeting brings out the main issues raised by the user associations and the point-wise clarification furnished by NMPT to them. A summary position drawn from the minutes of the meeting held by the NMPT highlighting the issues raised by the user associations and clarifications furnished by NMPT is tabulated below:

Sl. No.	Issues raised by user associations	Clarifications by NMPT in the said meeting with user associations
(i).	The representative of KCCI suggested to constitute a Working Group to arrive at a Consensus for fixing levy on handling charges of NMP.	The constitution of working group may not be required at this stage, since the proposal is prepared and submitted in consultation with various Associations and TAMP desires to have the views on the existing proposal.
(ii).	The average productivity on individual cargo is to be considered as datum for implementation.	Datum shall not have impact while calculating levy on per tonne basis as incentive is not part of it.
(iii).	The manning scale is to be introduced fully as per the recommendation of Tribunal Award.	Manning scale has been implemented partially and efforts will be taken to implement 100% by negotiating with Unions amicably in the interest of NMPT.
(iv).	Reconciliation of the cost as per the observations made in KCCI's letter dated 17 June 2011.	Reconciliation of cost as per the observations made by KCCI in their letter dated 17 June 2011 will be submitted at the earliest.
(v).	Hidden const / incentives to be considered while proposing levy on per tonne basis.	Hidden cost / Incentives are separate part, therefore, it has not been considered while submitting the proposal to TAMP on levy per tonne basis.
(vi).	Implementation of per tonne levy shall be implemented prospectively after obtaining the approval from TAMP.	All scale of rates shall have a 3 years cycle of operation and will have prospective effect. Per tonne levy will follow the same procedure.
(vii).	Wharfage charges are to be taken into consideration while introducing the levy on per tonne basis.	The wharfage charges may not be required to include while computing levy on per tonne basis.
(viii).	Liabilities on casualties while handling of cargo are to be considered on account of NMPT.	Liabilities on casualties are to be considered on account of Stevedores as per the stevedoring policy adopted by Ministry of Shipping. Hence port is unable to consider it at local level.



(ix).	Penalty on low productivity shall not be considered.	The penalty on account of low productivity is required to improve the productivity and performance of the port. However, TAMP at liberty to consider it or drop it.
-------	--	---

6.3. With reference to meeting held by NMPT with the users/ user associations, the Association of New Mangalore Port Stevedores has furnished its comments to the draft minutes of the meeting vide its letter dated 8 July 2011.

6.4. The ASPINWALL & Company Limited have also vide its letter dated 19 August 2011 made further submissions with reference to the joint meeting held with the port. They have stated that fertilisers are used for agricultural purpose and any escalation in the levy would affect the farmers and hence have requested to revise the tonnage levy for fertilizer to ₹25/- PMT to be at par with other cargo's like – Coal/ Iron Ore/ Limestone.

7.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the NMPT was requested vide our letter dated 4 July 2011 to furnish additional information/ clarifications. The NMPT vide its letter dated 15 September 2011 has furnished its clarifications on the queries raised by us, alongwith revised cost statement and further submissions on its proposal.

7.2. A summary of the queries raised by us and the replies received from NMPT is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply received from NMPT
(1).	<b>General:</b>	
(i).	The proposal of NMPT contains four sets of cost statements. Please clarify which of the cost statements is considered by the port for arriving at the proposed rates.	Consequent on updating the data for 2010-11 actuals, only one set of cost statements is submitted
(ii).	The NMPT has already filed a separate proposal for general revision of its tariff which is being processed separately. With reference to that proposal, the NMPT has already been advised vide our letter No.TAMP/34/2010-NMPT dated 4 May 2011 to file a separate cost statement for RCHW considering this activity as a separate sub-activity under cargo handling activity duly reconciling the figures with the relevant set of cost statements filed in this proposal. As already advised, the traffic, income and expenditure considered in the cost statement filed in this proposal should match with those of the sub-activity cost statement for RCHW to be filed in the general revision proposal. The NMPT may confirm that there is no overlapping of any cost elements or capital employed estimated in its general revision proposal and in the cost statement submitted for RCHW.	In the cost statements submitted for SOR, no separate formats have been submitted for RCHW income/ Expendr. as SOR does not contain the element of handling charges of the traffic by RCHW. SOR formats however, included the overall income and expenditure of the RCHW Wing as a whole mainly for the reason that the administrative expenses of the Wing in addition to earnings is to be met by the NMPT Revenue. The Capital Employed adopted in this proposal is 1/12 of Operating expenditure as no separate asset is exclusively apportioned to RCHW Wing to work out the Capital Employed. Hence there is no overlapping in cost element or Capital Employed.
(iii).	(a). The NMPT is requested to update the cost statements with the actuals for the year 2010-11. The estimates for the subsequent years viz. 2011-12 to 2013-14 may be reviewed and modified, if necessary, with reference to the actuals for the year 2010-11.	Cost statements have been updated for 2010-11 and subsequent year's estimation.
	(b). The Annual Accounts of the port do not show the income and expenditure of the RCHW wing separately. However, the RE 2010-11 and BE 2011-12 furnished by the port report the figures relating to RCHW activity separately, viz.	It is confirmed that figures adopted for actuals 2008-09 to 2010-11 are from Audited Annual Accounts and for BE 2011-12 from approved Budget. However, income for 2011-12 adopted in the present proposal is as per the calculation

	actuals for the year 2009-10, RE 2010-11 and BE 2011-12. While updating the cost statements with actuals of 2010-11, please furnish a statement giving account code wise income and expenditure of the RCHW activity (as in page 15 and 30 of RE 2010-11).	submitted along with the Cost Sheets. Separate statement is also enclosed giving the details of expenditure with a reconciliation statement.
	(c). The Profit & Loss Account for the RCHW wing furnished by the NMPT for the year 2010-11 may be updated with actuals and for 2011-12 to 2013-14 also if the estimates are modified by the port.	Since updated and submitted.
(2).	<b>Traffic:</b>	
(i).	Explain the reasons why no traffic growth is considered for estimating income of RCHW for the year 2011-12 when 5.8% growth in cargo volume is projected by NMPT in its general revision proposal for the same year.	Growth indicated for SOR is on total cargo where as Traffic projected for per-tonne is the one proposed to be handled by RCHW Wing where not much growth is possible.
(ii).	Explain the basis of assuming 7% annual growth in the traffic for the RCHW activity for years 2012-13 and 2013-14. Confirm it is in line with the traffic growth projected in the general revision proposal filed by NMPT.	Traffic adopted for General Revision of SOR has been adopted for per Tonne levy also.
(3).	<b>Income Estimation:</b>	
(i).	The existing levy for RCHW is prescribed on percentage of basic wages i.e. at 160% / 180% of basic wages. Whereas, the income from the levy at existing tariff estimated by the NMPT is on per tonne basis. *Sample check of the income estimated for the years 2011-12 to 2013-14 at the proposed rates shows the levy percentage is about 150% of the per tonne wage cost as against existing levy prescribed at 160% / 180%. Please confirm that the income from levy is estimated at the existing tariff for the years 2011-12 to 2013-14.	It is confirmed that consequent on incorporating additions to Pay such as Dearness Allowance, Variable DA,, and Dearness Pay elements, the levy rate was brought down to 150% effective from 1-9-2007.  The income from wages considered in the Wage statement is as per the actual bills raised on Stevedores with reference to deployment of labour.
(ii).	Confirm whether the income from wages considered in the cost statement is with reference to wages paid/ payable for the actual deployment of labour from RCHW.	
(iii).	The income from wages and levy considered in the cost statement in Annex - IIA (without wage revision impact) and Annex - IIB (with wage revision impact) do not match with the RE 2010-11 and BE 2011-12 figures. Please reconcile.	Only one set of updated statements compiled and furnished with the present proposal.
(iv).	Since RE 2010-11 is after considering the impact of wage revision, it is not clear why the income from wages and levy should differ in the two statements, viz. Annex - IIA and IIB. Please explain with workings.	In the present proposal actual for 2010-11 is furnished.
(v).	As per cost statement IIB, the sum of income from wages and levy at the existing tariff is estimated at ₹2337.39 lakhs, ₹2674.62 lakhs, ₹3696.51 lakhs and ₹4535.55 lakhs for the years 2010-11 to 2013-14 respectively. Whereas at the proposed per tonne rate (which includes both wage and levy component), the income estimated in Annex - IIB is ₹2000.50 lakhs, ₹2000.50 lakhs, ₹2735.31 lakhs and ₹3356.11 lakhs respectively for the corresponding years. Thus, at the proposed tariff, the revenue is estimated to reduce thereby resulting in increase in the average	Statements II-B and III-B are not submitted in view of updating actuals for 2010-11.

	deficit in the RCHW activity from 70% at the existing tariff to 110% at the proposed tariff level. Please explain.	
(4).	<b>Expenditure projections:</b>	
(i).	The estimation of wage cost shows an increase of 18%, 30% and 15% in the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively over the estimates of the respective previous year. Likewise, the other expenditure, management and general overheads are also escalated by 7% to 40% during this period. The Authority has decided to allow annual escalation of 6% for the cases to be decided during the year 2011-12. The NMPT may therefore modify the estimates for the years 2011-12 to 2013-14 considering annual escalation at the stated level.	Cost statements for 2010-11 have been updated and for future projection increase has been provided at 6% for the first year of 2012-13 and 3% for subsequent years of 2013-14 & 2014-15.
(ii).	The port has considered 30% increase in the wage cost for the year 2012-13 on account of wage revision due from 1 January 2012. The basis of adopting 30% increase on account of wage revision may please be explained.	Remarks same as above.
(iii).	With reference to the wage element shown on accrual basis in Annex - IIB, the following points may be furnished for RCHW activity:	Statements II-B is not submitted in view of updating actuals for 2010-11.
	(a). Actual wage cost (excluding provision for wage revision) for the years 2006-07 to 2009-10 dully tallying with figures reported in Annual Accounts.	Total wage arrears paid for the years 2006-07 to 2009-10 is ₹13,66,07,219.43. Provision made for the years 2006-07 to 2008-09 is ₹1,92,89,673.
	(b). Provision for wage revision made in the years 2006-07 to 2009-10.	Reply not furnished
	(c). Impact of wage revision year-wise.	Arrears accounted for is:- Jan 2007 to Mar. 2009 ₹9,18,84,207.61 Apr 2009 to Mar, 2010 ₹4,47,23,011.82
	(d). Please furnish the total wage revision arrears paid and indicate the years in which arrears is accounted/ paid with year-wise details. Explain the treatment given in the Annual Accounts and the cost statement in this regard.	Details of Wage revision paid:-  Total paid in 2009-10 ₹13,66,07,219.43 Classified as Against Accrued Prov ₹1,92,89,673.00 For the year 2009-10 ₹4,47,23,011.82 Relating to Pre Year ₹7,25,94,534.61
(iv).	(a). Please furnish the basis of estimating the incentive payments to labourers deployed from the RCHW.	Existing pattern of incentive will continue without any change even after per Tonne rate is implemented
	(b). The port has stated that revision of datum may take some more time due to impending problems connected with existing agreements and other labour issues. The present status and the expected time of implementing the revised Datum may please be indicated.	The matter has been discussed with the Port Users to come up with a proposal. This is being pursued vigorously.
(v).	The basis of apportionment of common expenditure such as management and general overheads, other expenditure, etc. to the RCHW activity may be explained	This relates to all Indirect expenditure for the management of RCHW Wing as booked in the Annual Accounts and estimated on the basis of actuals for 2010-11
(vi)	Indicate the average days of employment of the cargo handling workers for the last three years 2008-09 to 2010-11 and the estimated position for the next three years	Average days of deployment 2008-09 - 18.05 2009-10 - 13.59 2010-11 - 8.13 2011-12 - 8.00 2012-13 - 8.25 2013-14 - 8.30 2014-15 - 8.50

(vii).	The NMPT has stated that the manning scale are implemented in compliance with the National Tribunal Award implemented with reference to the deployment of labour from RCHW. In this regard furnish the following information:	
	(a). Indicate the surplus manpower identified by the port after the implementation of the revised manning scale. Clarify whether the expenditure attributable to such surplus work force has been included in the cost statement.	Since there is retirement every month, no surplus is attributable due to implementation of revised manning scale.
	(b). Indicate the steps proposed to be taken by the port to reduce the cost of surplus manpower if any.	Not applicable in view of remarks at (a) above.
(5).	<b>Finance and Miscellaneous Expenses:</b>	
(i).	The basis of estimating the pension and Gratuity at 27% and 8.33% of total wage cost may be explained.	27% estimate for Pension is adopted as provided in Income Tax Rule 87. This is as per the Tax assessment made in IT Return of NMPT.
(ii).	Furnish actuarial valuation of Pension Fund and Gratuity Fund in respect of employees of RCHW as on 31 March 2011. Also, indicate the pension fund/ gratuity fund balance as on that date.	The actuarial valuation as on 31-3-2011 for Pension Fund and Gratuity fund is ₹156 crores and ₹21.06 crores respectively
(iii).	Recognising that pension/ gratuity payments are generally made from pension/ gratuity funds maintained for that purpose, explain the reason for considering pension/ gratuity payments for retirees as an expenditure in addition to the contribution made to these funds.	At present Pension and Gratuity payments are made as per actual eligibility. However the compensating amount received from LIC/SBI Life linking the Annuity purchased is on the lesser side as increase/revision in rate subsequently is not absorbed by LIC/SBI Life. For this purpose provision made for Pension and actual payments of Pension and Gratuity are taken for cost purposes.
(iv).	Note 6 of the format prescribed by the Authority stipulates that pension payments made by the port to the extent it is not drawn from the fund and the contribution made to the pension fund relevant to current year towards pension liabilities of existing employees based on actuarial valuation shall be considered. The port may confirm its compliance.	Remarks given for Para 5(i) above apply to these points also. Fund value also comprises Annuities purchased for Pensioners.
(6).	<b>Capital Employed</b>	
(i).	Confirm that there are no common assets of the port apportionable to RCHW activity.	Confirmed.
(ii).	The estimation of working capital at one month operating expenditure is not found to be as per clause 2.9.4. of the tariff guidelines. Explain the relevance of estimating as charges for deployment of labour is generally collected in advance by the port.	One months Operating Expenditure as applicable to Estate and Railway activities as per Para 2.9.9 of TAMP guidelines dated 28-3-2005 has been adopted.
(7).	<b>Scale of Rates:</b>	
(i).	The Authority with reference to its earlier proposal of NMPT of July 2008 for per tonne levy of RCHW had advised the port to justify the average productivity per gang with reference to the productivity of cargo handling workers achieved during the last three years in terms of average output per hook per shift, commodity-wise, and also in terms of revised datum. The port has, however, not adhered to the advice rendered earlier citing difficulty in data availability in the present set up and port has stated that the rates and the average	

	productivity proposed now is same as proposed by them earlier. In this context the following points may be clarified:	
	(a). The proposal does not explicitly state how deficit at the existing levy based on percentage of basic wages is proposed to be bridged with the proposed per tonne levy. On the contrary, the cost statement show increase in the deficit level at proposed per tonne rate. Please clarify.	Deficit in the working can be brought down if the quantum of traffic handled increases irrespective of per-tonne tariff fixed. It becomes therefore necessary that whenever deficit results, some percentage is to be met out of surplus in wharfage to off-set the difference.
	(b). Explain the basis of arriving at the cargo-wise rate on per tonne basis.	Gang composition and method of handling differs from cargo to cargo. Hence rate of per tonne varies from item to item.
	(c). Explain the basis adopted for arriving at the cargo-wise average productivity per gang.	Same remarks as indicated above.
	(d). The average productivity proposed in the current proposal is same as considered in the July 2008 proposal. Please show the implementation of the revised manning scale/datum to be implemented will not have any impact on the productivity. The average productivity is a crucial element for prescribing per tonne rate. The NMPT is advised to arrive at the average productivity on a scientific manner and also considering the productivity levels achieved by the port after implementation of the revised manning scale since August 2009 instead of solely proposing the productivity proposed in its 2008 proposal.	No impact on the average productivity due to implementation of the revised manning Scale as the composition of gang strength has been brought down. It is therefore assumed that the productivity proposed in 2008 proposal may be ideal in all respects.
	(e). Clarify, whether the proposed average productivity per gang is with reference to per shift basis.	Per Shift basis.
(ii).	It is observed that the port has proposed uniform rate per tonne for coal, iron ore, limestone, yellow peas even though the productivity of these cargoes are not at different levels. Similarly, uniform rate is proposed for granite, coke and wheat though there is the productivity level for these cargoes differ. The NMPT may review its proposal and arrive at the rate in a scientific manner taking into consideration the productivity level of different cargo items, the revised manning scale and the cost thereat.	Uniform rate for certain item of cargo is provided at a lower rate keeping in view what traffic can bear as rate fixation cannot be directly linked to productivity level.
(iii).	(a). The intention of the proposed note No.2 proposing penalty to avoid anticipated adhoc bookings of gang and idling them is not clear and hence may be explained along.	Note 2 has been revised to keep single rate penalty of 10% above SOR for 10% and above reduction in average handling. This is proposed to avoid ad-hoc booking of gangs and idling them. An additional clause is also provided for 10% reduction of SOR for 10% and more of average handling.
	(b). The basis followed for the proposed penalty percentage at 10% 20% and 30% for underperformance may be explained  The Authority in its Order No TAMP/41/2008- NMPT dated 3 March 2010 has advised NMPT to explore the possibilities of introducing performance linked tariff scheme which will not only impose penalty for under-performance but also encourage efficiency in line with Clause 4.7.1. of the tariff guidelines. Whilst the port has	The present proposal is a single rate of 10% penalty which is proposed as the barest minimum rate.  Provision has been made in Tariff that any excess handling over and above datum prescribed in excess of 20% per Gang, per shift, 10% rebate on per Tonne Rate will be allowed in all cargos

	proposed penalty for under performance it has not proposed incentive for better productivity. The port is advised to adhere to the advice rendered earlier and modify its proposal suitably.	
(iv).	As per clause 4.3 of the tariff guidelines of 2005 the cargo / container related charges for all coastal cargo / containers, other than thermal coal and POL including crude oil, Iron ore and Iron ore pellets are entitled for coastal concession and their tariff should not exceed 60% of the normal cargo / container related charges. The NMPT is requested to adhere to the policy directions of the Government of India and propose concessional tariff for coastal cargo/ containers taking into consideration the impact of allowing such coastal concession on the revenue. Please furnish detailed working (cargo-wise) in this regard giving the share of foreign/ coastal volume in the estimated traffic.	The issue and views pointed out have been covered in the Revision of Scale of Rates separately submitted to TAMP. Incidentally it is clarified that for Containers wharfage is charged on the basis of loaded/empty containers irrespective of the category of cargo stuffed/destuffed. The Coastal concession in tonnage levy has therefore not been provided.
(v).	The NMPT has stated that additional levy if any will be charged over and above the proposed per tonne rates until complete recovery as per the schedule. In this connection, please clarify the following:	
	(a). The proposed note is vague. Please clarify what is the additional levy proposed to be collected, the basis of such levy and its revenue impact.	Additional levy is not covered in Tonnage levy proposal. At present additional levy is being charged as per the approval of TAMR for specific purpose. The progress of the recovery is separately watched.
	(b). The Authority vide its Order No.TAMP/78/2003-NMPT dated 18 November 2004 had approved additional levy to recover ₹1.97 crores towards wage arrears of RCHW workers for the period 1 January 1998 to 31 October 2000. In the last tariff revision Order of the NMPT passed on 11 May 2006 in para 8 (xxvii), the additional levy was increased as proposed by the port. At that time, the NMPT reported that ₹102.96 lakhs has been recovered till December 2005 and expected to recover the entire arrears by the January 2008. Please indicate the factual position as to when the wage arrears of ₹1.97 crores was fully recovered from additional levy approved by the Authority. Also, confirm whether NMPT has stopped collecting the levy immediately when the wage arrears of ₹1.97 crores was recovered as advised in the said Order.	As the proposal for introduction of per-ton rates does not include element of additional levy, the data called for will be separately dealt with and a report will be sent in due course.
(vi).	(a). The proposed note no.(4) relating to interest on delayed payments/ refund may be modified by prescribing a specific interest rate based on the prevailing Prime Lending Rate of the State Bank of India.	The proposed note has been modified indicating the specific interest at 12% PA.
	(b). The other conditions relating to penal interest on delayed payment by the users/ delayed refund by the port may be updated in line with the provision stipulated in the tariff guidelines which is uniformly prescribed in the Scale of Rates of the NMPT and other major ports/ private terminal operators.	Other conditions have been suitably modified.

(vii).	The note 6 of proposed Scale of Rates states that the proposed levy shall apply for 3 years period from the date of notification whereas the note proposed at Sl. No.5 of proposed Scale of Rates seeks graded increase of 30% w.e.f. from 1.1.2012-2013 and 49.5% from 1.4.2013. Both these notes are contradictory and hence may be explained.	Necessary changes have been made to propose the rates for 3 year period from the date of Notification and Cost data has been calculated accordingly.
(viii).	The basis of proposing graded increase of 30% w.e.f. from 1.1.2012 and 49.5% from 1.4.2013 may be explained with reference to the cost statement at the existing tariff level. Additional revenue expected to be earned year-wise at the proposed graded increase may be furnished along with detailed working.	The graded increase has been deleted to provide same rate for 3 year cycle.

7.3.  
below:

Apart from the above, the NMPT has made further submissions as summarised

- (i). The present proposal is only for levy & wages per ton excluding incentives. The actual incentive paid to the workers is reimbursed by Stevedores. The wages, incentive and levy income is taken as actuals of 2008-09, 2009-10 and 2010-11 included in the Annual Accounts. For BE 2011-12, wages and levy income is taken equal to actuals of 2010-11 with 3% increase. For estimation of 2012-13, wage and levy is taken equal to actuals of 2010-11 with 6% increase and for 2013-14 and 2014-15, 3% increase of the respective previous year income is considered. However, for Incentive income for 2011-12 and estimates for the years 2012-13, 2013-14 and 2014-15, the average rates of the actual of 2010-11 have been taken without change as incentive is not linked to the wage structure. For 2011-12, income for Incentive and Levy as adopted in the approved Budget has not been taken. Hence to some extent there is variation in the figures between BE and Cost Statement. It is clarified that the figures in the Cost Statements are more realistic as per the calculation Sheets enclosed to the Cost Statements. Increase of 6% is provided in the year 2012-13 in view of the expected wage revision due from 1-1-2012.
- (ii). Operating expenditure for 2008-09, 2009-10 and 2010-11 is as per the Annual Accounts. For BE 2011-12, the same is as per the Government approved Budget. Estimate for 2012-13, 2013-14 and 2014-15 is adopted same as the figures adopted for SOR separately submitted to TAMP. Projections in line with AWP index for each commodity adjusted for traffic growth is not considered in the proposal.
- (iii). Break-up of Finance and Misc. Expenses considered in the cost statement mainly comprise of Pension provision for retirement benefits which is taken as 27% of the Salary/ Wage expenses. Actual Pension and Gratuity paid to retirees is taken for 2008-09 to 2010-11 and 10% annual increase on 2010-11 is taken for estimates of 2011-12 to 2014-15 PLR is taken as per actuals for 2008-09 to 2010-11 and 10% increase on 2010-11 for estimates of 2011-12, 2012-13, 2013-14 and 2014-15.
- (iv). One time expenses like arrears in the Wage/ Pension, VRS compensation are not included in the cost statement as per TAMP guidelines.
- (v). Allocated Management and General Overheads include cost incurred on the Administrative personnel on Roll and other cost on Administrative expenses. Expenditure as per Annual Accounts is adopted for 2008-09 to 2010-11 and as per approved BE 2011-12 and for estimates of 2012-13 to 2014-15 figures as adopted for SOR submitted separately to TAMP is adopted. This include cost on Uniforms, Medical expenses, Salary and other allowances paid to Administrative personnel of the RCHW Wing, expenditure on office items like, Postage, Printing and Stationery, WC Act payments, transport, Training and Seminars for workers etc.

- (vi). Computation of Working Capital is taken as equal to 1 month of the cash Operating Expenditure. This is as per the guidelines 2.9.9 of TAMP dated 28-3-2005 specified for similar items like Estate and Railway activity.
- (vii). The cost statements have been compiled in line with the revised manning scales implemented in New Mangalore Port Trust with effect from 12-08-2009.
- (viii). Uniform Rate of certain items of cargo even when productivity per gang varies is provided as the lowest Rate which the cargo can bear.
- (ix). Since the per Tonne Levy proposes penalty and the parties affected by the levy proposal requests for rebate, a Clause/ condition may be considered for incorporation as follows:-

"Any excess handling over and above the datum prescribed in excess of 20% per Gang, per Shift, 10% rebate on per tonne Rate will be allowed in all cargoes"

7.4. The cost position reflected by the revised cost statement filed by the NMPT is given below:

₹ in lakhs								
Sl. No.	Particulars	Actual 2008-09	Actual 2009-10	Actual 2010-11	BE 2011-12	Proposed		
						2012-13	2013-14	2014-15
I.	Total income							
	(a) Wages	779.48	660.48	557.87				
	(b) Incentive	2332.87	1544.90	657.48	650.51	667.73	738.51	835.59
	(c) Levy	1154.34	976.38	823.28	2295.75	2302.75	2488.95	2905.53
	<b>TOTAL INCOME</b>	<b>4266.69</b>	<b>3181.76</b>	<b>2038.64</b>	<b>2946.26</b>	<b>2970.48</b>	<b>3227.46</b>	<b>3741.11</b>
II	<b>TOTAL COST</b>	<b>4714.02</b>	<b>4659.37</b>	<b>4359.03</b>	<b>6452.47</b>	<b>4722.76</b>	<b>4925.76</b>	<b>5140.85</b>
III	Capital Employed	351.95	336.44	272.61	429.77	288.82	297.82	307.10
IV	ROCE	52.79	53.83	43.62	68.76	46.21	47.65	49.14
V	Net surplus/ deficit	(681.00)	(1759.91)	(2611.63)	(3986.53)	(2060.39)	(2016.90)	(1729.18)
VI	Net surplus/ deficit as % of income	-14.72%	-53.62%	-125.97%	-132.97%	-67.81%	-61.02%	-44.91%

8.1. Subsequently, during the processing of the general revision proposal the NMPT has vide letters dated 5 December 2011 and 8 December 2011 made further submissions/ clarifications. Some of the submissions made by the NMPT in the general revision case which may be relevant to the RCHW proposal are summarised below:

- (i). With regard to iron ore traffic it has submitted that only 49000 tonnes is so far handled during the current year upto November end. This indicates that the projection proposed (3.10 lakh tonnes) in the Tariff proposal may not materialize. The traffic projection of iron ore made in the tariff proposal for the next three years (i.e. 12.00, 13.00 and 15.00 lakh tonnes) will not materialize and it may be considered as zero since the ban imposed on iron ore export is continuing and there is uncertainty of lifting it in the near future considering the present scenario. Hence, the cargo related and vessel related income projected thereof will have to be treated as nil. The port has furnished reduction in revenue (both cargo & vessel). The port has requested to consider the impact of Iron ore ban for export may be considered in the income computed on per ton proposal. The reduction in the revenue furnished by NMPT in its calculation for the RCHW on account of reduction in the iron ore traffic is ₹71.41 lakhs, ₹334.90 lakhs, ₹358.89 lakhs and ₹432.85 lakhs for the years 2011-12 to 2014-15 respectively.
- (ii). No additional income from RCHW is there at the proposed rate. It is under deficit only. Further reduction will come because of reduction in iron ore fines due to ban and coal shifting to BOT operation.
- (iii). It is confirmed that the expenditure of RCHW and Capital employed are all captured in overall cost statement.



## (iv). Expenditure:

(a). Port has considered 6% escalation (3% for increment + 3% for IDA) taking the actual expenditure for 2010-11 as the base which is justifiable. But we retained the BE/RE as approved by Government for 2011-12. However, we have not projected the hike which is likely due to wage revision w.e.f. 1-1-2012. For this purpose 15% hike may be considered. In this regard the calculation of wage revision impact based on 2010-11 actual is furnished. The total impact of wage revision estimated at 15% of the wage cost in the year 2012-13 is ₹1216.81 lakhs. For the subsequent years, the port has applied 6% annual escalation on the wage revision impact. In the calculation for wage revision impact furnished by the NMPT for the port as a whole, the impact furnished for the RCHW is ₹383.90 lakhs, ₹406.94 lakhs and ₹431.36 lakhs for the years 2012-13 to 2014-15 respectively.

(b). Further the port has requested to consider the effect of in wage revision on the pension and gratuity contribution at 27% and 8.33% respectively.

(v). Basis for productivity has been indicated, on an average, taking into account the actual tonnage handled and number of gangs booked in handling that volume of cargo. The data provided in the proposal was based on 2006-07 and 2007-08. The relevant information relating to average productivity (cargo wise) achieved by RCHW for the years 2009-10 and 2010-11 is also furnished.

8.2. The NMPT has concluded that the further submissions made by it will increase deficit and may warrant revision in rates. Hence, the earlier proposal of port not to affect any change in the tariff except on certain items needs to be reviewed and TAMP is requested to increase the tariff suitably taking into account the proposed changes. Hence, it is requested that the TAMP may kindly consider favourably and take over all view and increase the tariff accordingly including the per tonne rate proposed for the RCHW.

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

10. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

(i). The New Mangalore Port Trust (NMPT) has proposed to change the existing percentage based levy for deployment of labour from the Registered Cargo Handling Labour Wing (RCHW) to per tonne rate (commodity-wise). This Authority has always preferred the rates for stevedoring services to be prescribed on per tonne basis with productivity linkage and had advised the port to move to per tonne levy even in the 2001 as well as 2006 Order while revising the Scale of Rates of the port. It may be relevant to state here that while dealing with the proposal of Visakhapatnam Port Trust for determining the levy for labour deployment of labour from Cargo handling Labour division after the merger of Visakhapatnam Dock Labour Board (VDLB) with the Visakhapatnam Port Trust (VPT), it was brought out that the Ministry of Shipping vide its letter No.LB-13018/4/05-L-II dated 24 June 2009 has formulated a new Stevedoring policy wherein it has directed all the port trusts to calculate the stevedoring levy on tonnage basis instead of percentage of wages of labour.

It is notable that per tonne rate linked to productivity of workers will act as an incentive to stevedores to achieve better performance and the said approach will foreclose the scope for multiple accounting of the cost of same labour gang. The proposal of the NMPT complies with the Stevedoring Policy of the Government and is a forward looking step.

- (ii). The NMPT had initially confirmed that manning scales as per the National Tribunal Award has been implemented by the port with effect from 12-08-2009 and the cost statements have been prepared based on the revised manning scales. Some of the user associations have stated that the revised manning scales awarded by the National Tribunal has not been fully implemented by the port and have requested to bring down the manning scale to a reasonable levels as finalized by the National Tribunal Award for Major Ports. The Association of New Mangalore Port Stevedores have argued that the proposed per tonne levy will be misleading and lead to complications for stevedores. They have contended that the proposal of the NMPT for per tonne levy should not be considered unless the manning scales and datum are fully revised. The port has agreed that manning scale has been implemented partially by them and efforts will be taken to implement 100% by negotiating with unions amicably in the interest of the port.

As regards review of datum, the port has submitted that it would take some more time to review the datum due to impending problems connected with the existing agreements and other labour issues. The port has stated non revision of datum will not affect the rates proposed; it has impact only on the incentive payment. The proposed per tonne rate does not factor the incentive payments.

The proposal filed by the NMPT is in line with the stevedoring policy announced by the Ministry, and, as can be seen later, does not fully meet the cost position even after the proposed tariff rationalisation. In view of the assurance given by the port that the revised manning scale will be implemented in full and datum will also be revised after consultation with the labour unions which will involve some time, this case is analysed to fix the per tonne levy filed by the NMPT based on the revised manning scale partially implemented by the port and considered in their estimates. The proposal for next review/ revision should capture the effect of full implementation of the revised manning scale and datum and hence the port is advised to initiate necessary steps in this direction.

Some of user associations have mentioned about additional cost involved due to ghost money required to be paid at the port. The port is advised to frontally address this issue made by the user associations and eliminate such practice and bring in transparency in their system of working.

- (iii). The actual volume of the port traffic which avail the services of labour deployment from the RCHW shows a downward trend in the last three years. The actual volume handled by RCHW is reported at 126.81 lakhs tonnes in the year 2008-09 which has gone down to 108.52 lakh tonnes in the year 2009-10 and the actuals handled in the year 2010-11 dropped to 61.71 lakh tonnes. The cargo volume expected to avail services of labour from RCHW is estimated at 61.05 lakh tonnes in 2011-12, 61.85 lakh tonnes in the year 2012-13, 69.05 lakh tonnes in the year 2013-14 and 78.45 lakh tonnes in the year 2014-15. The port has clarified that traffic assumed for RCHW cannot be commensurate to the growth level in the general revision proposal. The traffic estimated by the NMPT for RCHW for the years 2011-12 to 2014-15 is relied upon in this analysis subject to modification in the iron ore traffic (other than KIOCL).
- The NMPT in its general revision proposal has stated that the traffic of iron ore (other than KIOCL) as initially projected at 3.1 lakh for the year 2011-12, and 12 lakh tonnes, 13 lakh tonnes and 15 lakh tonnes for the years 2012-13 to 2014-15 will not materialize based on the actual position ascertained for the year 2011-12 and has requested to consider the iron ore traffic (other than KIOCL traffic) at 0.5 lakh tonnes in the year 2011-12 and nil for the subsequent years in view the ban imposed on iron ore export by the Hon'ble Supreme Court. In the general revision proposal for the reasons explained, the iron ore traffic (other than KIOCL) is assumed at 1 lakh tonne for each of the years 2011-12 to 2014-15. The same position is maintained in the RCHW proposal. Accordingly, the modified traffic projection considered in the RCHW proposal is 58.95 lakh tonnes, 50.85 lakh tonnes, 57.05 lakh tonnes and 64.45 lakh tonnes in the years 2011-12 to 2014-15 respectively. The effect of reduction in the iron ore traffic on the existing levy, wages and incentive income is estimated at ₹57.7 lakhs, ₹307 lakhs, ₹340.5 lakhs and ₹404 lakhs for the years 2011-12 to 2014-15 respectively in the general revision proposal. The same position is maintained in this case also.

(iv). The port has furnished revised cost statement at the existing levy as well at the proposed per tonne rate vide its letter dated 15 September 2011 and has confirmed that the figures adopted are as per the Audited Accounts of 2010-11. Subsequent to filing the revised updated cost statements vide its letter dated 15 September 2011, the port vide its letter dated 5 December 2011 has requested this Authority to consider various financial implications of wage revision impact of class III and class IV officers due from January 2012 at 15%, to consider annual escalation in cost estimation at 6% instead of 3% annual escalation considered by the port and to consider the effect of reduction anticipated in the iron ore traffic. The port has not considered the financial impact of these items in the cost statements but has furnished the financial impact and requested to consider them while determining their tariff. The impact of reduction in the iron ore traffic is considered as explained in the preceding paragraph. The impact of wage revision at 15% of the wage cost and annual escalation at 6% instead of 3% is considered in the general revision proposal in view of submissions made by the port. The same modifications are carried out while preparing the cost statement for the RCHW activity. The modifications/ analysis with reference to the cost statement filed by the NMPT for RCHW is explained hereunder:

(a). The port has stated that expenditure projections of wages for the year 2011-12 is as per Budget Estimates. For the year 2012-13, the port has stated that 6% annual escalation is considered and for the subsequent two years 3% annual escalation is applied. For other items of expenditure, the port has stated that the 5% escalation is applied annually. On examining the cost statement filed by the NMPT, it is observed that the total operating expenditure and the management and general overheads (excluding depreciation) show 57% and 66% increase respectively in the year 2011-12 and the estimate of finance and miscellaneous expense shows 28% increase in the year 2011-12 over the actuals reported for the year 2010-11. For the subsequent year 2012-13, the total expenditure show 11% to 36% reduction over the previous year estimates and for the years 2013-14 and 2014-15 the increase is found to be in the range of 3% to 7% per annum over the estimates of the respective previous years.

This Authority has been allowing an escalation factor of 6% for the expenditure projections in all tariff cases of major ports and private terminals decided in the financial year 2011-12. The estimates furnished by the NMPT are modified applying the annual escalation of 6% for each of the years 2011-12 to 2014-15 over the actuals/ estimates of the respective previous years in line with the approach followed in the general revision case of the NMPT which is being processed simultaneously.

(b). As requested by the port, the impact of wage revision due for class III and class IV employees with effect from 1 January 2012 is considered at 15% from the year 2012-13 onwards taking the modified estimate of 2011-12 as the base.

(c). As explained earlier, annual escalation in all other items of expense, viz. leave expense, allocation of management and general, and other expenditure is allowed at 6% taking the 2010-11 actuals furnished by NMPT as the base. Annual escalation in the Finance and Miscellaneous Expenses for the year 2011-12 is also restricted to 6% as against 28% increase estimated by the port. In the general revision proposal, the port has not estimated any annual escalation in the FME and hence the same approach is followed here. The effect of wage revision on the contribution to Pension and Gratuity Fund at 27% and 8.33% of wages revision impact as considered in the general revision proposal is captured in this cost statement as well.

- (d). Income comprises wages for labour deployed, incentive payment which is reimbursed from the stevedores and income from existing percentage based levy. The income from wages, incentive and levy are moderated in view of reduction estimated in the iron ore traffic as explained in the preceding paragraph. While estimating the income for wages and levy for deployment of labour from RCHW, the port has derived the revenue per tonne from actuals of 2010-11 and applied 3% annual escalation for estimating the income for the year 2011-12. For the year 2012-13, it has adopted 6% annual escalation in the unit rate derived for 2010-11 and for the years 2013-14 and 2014-15, the port has considered 3% annual escalation over the respective previous years. In the modified cost statement prepared by us, 6% annual escalation is allowed in the income estimation in line with the modification done in the expenditure side instead of 3% adopted by the port. Further, the impact of 15% wage revision due for class III and class IV officers from January 2012 is captured on the income side as well from the year 2012-13 onwards with reference to the income estimates furnished for deployment of labour. As claimed by NMPT, incentive is levied separately and not part of this exercise. The estimated realisation furnished by the port is retained except for adjustments to reflect the changes in iron ore traffic.
- (e). The port has considered capital employed for the RCHW activity. It has confirmed that there are no common assets of the port allocable to RCHW activity, however, one month operating expenditure being part of Working Capital is considered as Capital Employed in the cost statement. As per clause 2.9.4. of tariff guidelines, working capital is current assets excluding specific fund less current liabilities. The computation of working capital by the NMPT at one month expenditure without taking into consideration current liability is not in line with the tariff guidelines. The working capital for the port as a whole assessed in the general revision proposal came as negative figure. Hence the working capital in the current proposal which is treated as capital employed by the NMPT is considered as nil.
- (f). Subject to above modification, the revised cost statement at the existing rate is attached as Annex - I. Since the year 2011-12 will draw to a close by the time the Order approved in this case is implemented, the cost position for the years 2012-13 to 2014-15 is considered. It may be relevant to state here that the cost statement for RCHW reflects a deficit of ₹2612.06 lakhs in the year 2011-12 at the existing rate of levy. As seen in the general revision case, the entire estimated deficit of ₹2612.06 lakhs for the years 2011-12 is met from the surplus generated in the cargo handling activity as a whole.

Summary of the cost position reflected in the revised cost statement at the existing to percentage based levy for the years 2012-13 to 2014-15 is given below:

Particulars	(₹ in lakhs)			
	2012-13	2012-13	2013-14	Aggregate for 3 years
(i). Income Estimates (including incentive income)	2395.32	2835.02	3361.98	8592.31
(ii). Net deficit	-3032.57	-2995.78	-2906.37	-8934.71
Net Surplus / Deficit in % of income	-126.60%	-105.67%	-86.45%	-103.98% Avg

- (g). From the cost statement, it is seen that the RCHW activity is in huge deficit 103.98% on an average for the three years 2012-13 to 2014-15 at the existing levy. In absolute terms the aggregate deficit is ₹8934.71 lakhs.

The aggregate total income of RCHW activity estimated by the NMPT at the proposed per tonne levy is ₹9939.06 lakhs for the three years 2012-13 to 2014-15. The income estimated by the NMPT does not capture the effect of reduction in the iron ore traffic, which was subsequently indicated by the port. The total estimated income at the proposed rate will be ₹2559.85 lakhs in the year 2012-13, ₹2779.5 lakhs in the year 2013-14 and ₹3218.5 lakhs in the year 2014-15 aggregating to ₹8557.85 lakhs after revising the estimate of iron ore traffic.

- (h). The working of income calculation for the past period indicates that a few commodities like limestone, iron ore, coal, coke, urea etc., which are handled mechanically (using Harbour mobile cranes) also require to deploy labour from the RCHW. The derived per tonne rate for wages and levy for these cargo items based on the revenue realised furnished by the port for the years 2009-10 and 2010-11 is found to be lower than the average revenue realised for manual operation as the productivity of handling similar cargo, achieved in MHC berths is higher. The port has not proposed separate per tonne rate for cargo items handled by HMC and proposed to treat it at par with manual handling operations. It may not be appropriate to apply the per tonne rate proposed for manual handling of the cargo items as the productivity of handling cargo by HMC vary widely from manual handling operations. The per tonne rate for coal, coke, iron ore limestone, urea, etc. handled by HMC (mechanical) is, therefore, prescribed separately based on the average per tonne revenue realisation for the last two years 2009-10 and 2010-11. When the effect of this correction in the proposed rate is considered, the revised income is likely to be ₹2069.94 lakhs in the year 2012-13, ₹2218.61 lakhs in the year 2013-14 and ₹2586.75 lakhs in the year 2014-15 aggregating to ₹6875.30 lakhs for the three years period which means ₹1717.01 lakhs lower than the income estimated at the existing levy at ₹8592.31.

As can be seen from the cost statement, the RCHW activity is in deficit to the tune of ₹8937.71 lakhs for the three years period 2012-13 to 2014-15 at the existing rate of levy. At the rationalized per tonne rate proposed by the NMPT and after taking into consideration the correction in the rate for a few cargo items handled by HMC, the deficit of the RCHW activity will widen to ₹10651.72 lakhs for the three years period. However, recognising that the proposal for the per tonne levy is being introduced in the port for the first time and the actual impact on users in view of the tariffs linked to productivity cannot be assessed fully at this juncture, the rates as proposed by the port is approved subject to correction of rates for cargo handled by HMCs.

It may be relevant to state here that the RCHW activity forms part of the cargo handling activity in the general revision proposal which is processed separately. The income from the RCHW activity at the proposed rate is considered in the general revision proposal. The tariff reduction considered in the general revision proposal in view of the overall surplus position is after taking into consideration the deficit estimated in the RCHW activity at the proposed rate. Since the entire deficit in the RCHW activity is offset by the other cargo handling activity, the NMPT is not to any disadvantageous position. At the same time users are also not burdened with any increase from the per tonne rate proposed by the port though the deficit in this activity is expected to increase at the proposed per tonne rate.

- (i). As per clause 4.3 of the tariff guidelines of 2005 the cargo / container related charges for all coastal cargo / containers, other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets are entitled for coastal concession and their tariff should not exceed 60% of the normal cargo/ container related charges. Despite request, the port has proposed

any separate coastal concession rate for coastal cargo. Concessional rate for coastal cargo eligible for coastal concession is prescribed in line with the tariff guidelines. From the traffic details furnished in the general revision proposal, it is observed that the coastal cargo eligible for coastal concession is not significant.

- (v). The NMPT has proposed per tonne rate for deployment of labour from RCHW linked to productivity of gangs. The port has clarified that the gang productivity proposed is the output per shift. This Authority with reference to its earlier proposal for per tonne levy of RCHW had advised the port to consider average productivity per gang with reference to the productivity of cargo handling workers achieved during the last three years in terms of average output per hook per shift, commodity-wise, and also in terms of revised datum. The port has, however, not adhered to the advice while formulating the current proposal and has proposed the rate as well as the average productivity as per its July 2008 proposal. While processing this case, our advice rendered earlier was reiterated, which is not adhered to. The port has, however, on our request, furnished the average productivity achieved by gang deployed from RCHW (cargo-wise) for the years 2009-10 and 2010-11. It is observed that the average productivity/ gang /shift proposed by the port is lower than the average actual productivity achieved in the last two years. There is no reason to prescribe a productivity level lower than the level already achieved by the port in the past. The per tonne rates approved are linked to productivity which will be 10% more than the average productivity actually achieved by the port for the last two years 2009-10 and 2010-11. For cargo items like, pig iron, yellow peas, maize, food grains, other bulk cargo, no past data about productivity achieved for the years 2009-10 and 2010-11 is available because this cargo were not reportedly handled earlier. For these cargo items, the average productivity of gang per shift as proposed by the port with 10% increase is prescribed in the absence of actual data of the productivity of these cargo achieved in the past.

- (vi). This Authority in its Order No.TAMP/41/2008-NMPT dated 3 March 2010 had advised NMPT to explore the possibilities of introducing performance linked tariff scheme which will not only impose penalty for under-performance but also encourage efficiency in line with Clause 4.7.1. of the tariff guidelines.

The port had initially proposed penalty at 10%, 20% and 30% for underperformance but subsequently it has proposed a single slab. Whilst the port has proposed penalty for underperformance it had not proposed incentive for better productivity. The port has subsequently modified its proposal and proposed to allow rebate of 10% on the proposed rate if the average handling is 20% over and above the gang shift productivity. It has also proposed penalty at 10% of the rate prescribed for 10% reduction in the average handling rate prescribed. There is no reason for proposing different levels of incentive and penalty for variation in performance levels. Uniform reward / penalty is prescribed and in three slabs instead of single slab proposed by the port. Reward of 10% if the productivity achieved is 10%\* higher than the productivity per gang/ shift is prescribed. Similarly, penalty by way of 10% reduction in per tonne rate is prescribed if productivity achieved is 10% lower than the productivity per gang/ shift prescribed. Penalty / incentive is prescribed in three slabs for every 10% variation in the productivity levels. The scheme now proposed to be introduced is not based on any well analysed data. The variation in the productivity level may have some impact on the wage cost for actual deployment of labour which is not considered while devising the proposed scheme. The NMPT is, therefore, advised to formulate a more scientific incentive/ disincentive scheme at the time of the next tariff review of this item and taking into consideration the effect of variation in the productivity level on the per tonne rate for deployment of labour.

- (vii). This Authority vide its Order No.TAMP/78/2003-NMPT dated 18 November 2004 had approved additional levy to recover ₹1.97 crores towards wage arrears of RCHW workers for the period 1 January 1998 to 31 October 2000 which was incorporated in the Scale of Rates of the NMPT last revised in 2006. As per the note prescribed in its SOR, this additional levy had to be stopped once the short

recovery is collected. During the last revision, the port had stated that it would complete the short recovery by January 2008. In the cost statement, the income estimated at the existing levy shows nil income against the additional levy category. The port has confirmed that the proposed per tonne levy also does not include additional levy and hence it may not have any impact on the estimates considered in this revision exercise. The additional levy prescribed in the existing Scale of Rates is deleted.

The port had agreed to give its report that it has stopped collecting the levy when the wage arrears of ₹1.97 crores were recovered but has not furnished the requisite information till disposal of the case. The port is advised to furnish its compliance report within three months from the date of notification of the Order in this regard.

- (viii). It has to be recognized that the financial position analysed in this case is done along with the general revision proposal wherein the cost position for the years 2012-13 to 2014-15 are considered for determining the tariff of the port. Since this case has been finalized simultaneously with the general revision of the port, it is found appropriate to implement the Order from the date of implementation of the revised Scale of Rates of the NMPT approved in the general revision case i.e. from 1 April 2012. The revised per tonne levy for deployment of labour from the RCHW is accordingly incorporated in the revised Scale of Rates of the NMPT under Chapter - VII.

11. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves insertion of the following Chapter - VII in the Scale of Rates of the NMPT for levy of charges for supply of cargo handling worker from Registered Cargo Handling Labour Wing for cargo handling operations:

**“Chapter VII**

**Levy for supply of cargo handling worker from Registered Cargo Handling Labour Wing for cargo handling operations**

Sl. No.	Commodity	Foreign Cargo (₹ per tonne)	Coastal Cargo (₹ per tonne)	Benchmark productivity per Gang per shift (in tonnes)
1.	Iron Ore	25	25.00	1644
2.	Coal	25	15.00	1352
3.	Lime stone	25	15.00	1268
4.	Coke	35	21.00	792
5.	Granite	35	21.00	794
6.	MOP	40	24.00	972
7.	Maize	45	27.00	637
8.	Pig Iron	45	27.00	440
9.	DAP	50	30.00	958
10.	Rock Phosphate	50	30.00	944
11.	Urea	50	30.00	733
12.	Clay	30	18.00	220
13.	Machinery	100	60.00	316
14.	Timber	100	60.00	193
15.	Wood pulp	50	30.00	99
16.	Wheat	35	21.00	814
17.	Sulphur	40	24.00	594
18.	M Logs	100	60.00	94
19.	Bentonite	45	27.00	840
20.	Yellow Peas	25	15.00	1034
21.	Container per TEU	450	270	82 TEU
22.	Other foodgrains and cereals	35	21.00	814
23.	Other Bulk Cargo not classified above	45	27.00	275
24.	Iron ore by HMC	4.83	4.83	4993
25.	Coal (mechanical by HMC)	4.75	2.85	4028

26.	Coke (mechanical by HMC)	6.93	4.16	2787
27.	Lime stone (mechanical by HMC)	5.38	3.23	3772
28.	Urea (mechanical by HMC)	12.48	7.49	1163
29.	MOP (Mechanical by HMC)	4.85	2.91	5422

**Notes:**

- (i). The rate indicated above is in addition to the actual incentives calculated as per the respective clauses of prevailing settlement / scheme and payable to the NMPT by the licensed stevedores.
- (ii). Following penalty / incentive in the rate prescribed will apply for performance below / higher than the benchmark level of productivity per gang/ shift prescribed in the schedule :

On achieving productivity higher than the benchmark level of productivity per gang/shift prescribed in the schedule	Rebate on the rate prescribed in the above schedule if the productivity achieved is higher than the benchmark productivity per gang/shift (in %)	On achieving productivity lower than the benchmark level of productivity per gang/shift prescribed in the schedule	Penalty on the rate prescribed in the above schedule if productivity is lower than the benchmark productivity per gang/shift (in %)
Upto 10% higher than the productivity prescribed	10%	Upto 10% lower than the productivity prescribed	10%
Above 10% to 20%	20%	Below 10% to 20%	20%
Above 20% to 30%	30%	Below 20% to 30%	30%

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT. III/4/143/11/Exty.]



## COST STATEMENT FOR REGISTERED CARGO HANDLING WING OF NEW MANGALDRE PORT TRUST AT THE EXISTING PERCENTAGE LEVY

Rs. in lakhs												
Sl. No.	Particulars	Actual	Actual	Actual	Estimates at the existing rate furnished by NMPT				Estimates at the existing rate modified by TAMP			
		2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
	Traffic (in lakh tonnes)		108.52	61.71	61.05	61.85	69.05	78.45	58.95	50.85	57.05	64.45
I	Operating Income											
a	Wages	779.48	660.48	557.87	630.2	686.46	799.66	936.5	635.46	752.48	904.78	1088.49
b	Incentive	2332.87	1544.90	657.49	650.51	667.73	738.51	835.59	624.617	532.1	590.65	662.97
c	Levy	1154.34	976.38	823.28	931.4	1014.7	1183.42	1397.24	938.90	1110.74	1378.64	1610.51
	Total I	4206.69	3101.78	2038.63	2212.11	2388.89	2721.69	3159.33	2198.98	2395.32	2975.02	3361.90
II	Operating Cost											
a	Wages to workers	1471.32	2025.05	2199.10	3200.00	2331.05	2400.98	2473.01	2331.05	2854.82	3226.10	3207.67
b	Leave, OT	134.21	107.29	26.72	80.00	28.32	29.17	30.05	28.32	30.02	31.82	17.11
c	Incentive	2334.32	1545.02	657.18	1169.13	696.61	717.51	739.03	624.62	532.1	590.65	662.97
d	Other Expenditure	102.68	131.43	140.74	296.5	147.91	155.19	162.82	149.18	158.14	157.62	17.68
	Sub Total	4042.53	3808.79	3023.74	4745.63	3203.89	3302.85	3404.81	3133.17	3675.08	3916.10	4082.06
e	Depreciation											
f	Finance & Misc. Expr.	671.49	950.58	1335.29	1706.84	1518.87	1622.92	1735.94	1415.41	1551.04	1694.91	1847.21
	Sub Total	671.49	950.68	1335.29	1706.84	1518.87	1622.92	1735.94	1415.41	1551.04	1694.81	1847.21
	Total II	4714.02	4659.37	4359.03	6452.47	4722.76	4926.77	5140.85	4540.58	5126.1196	5610.92	5929.27
III	Surplus (I-II)	-447.33	-1477.61	2320.4	-4240.36	2353.87	-2204.18	-1981.52	-2349.60	2730.00	2675.90	-2567.30
IV	Allocated Managt & Gl Overheads	180.68	228.47	247.61	411.50	261.91	270.95	280.31	262.47	301.77	319.98	339.07
V	Net Surplus (III-IV)	-628.21	-1706.08	-2568.01	-4651.92	-2615.78	-2475.13	-2261.83	-2612.06	-3032.57	-2995.78	-2906.37
VI	Capital Employed (Working Capital)	351.96	336.44	272.61	428.77	288.82	297.82	307.10				
VII	Return on Capital Employed (15% & 19%)	52.79	53.83	43.62	68.76	46.21	47.65	49.14				
VIII	Net deficit after ROCE (V-VII)	-681.00	-1759.91	-2611.63	-4720.68	-2661.99	-2522.78	-2310.97	-2612.06	-3032.57	-2995.78	-2906.37
IX	Net deficit as % of Operating Income (NMPT has considered before ROCE, percentage arrived by us after considering ROCE)	-14.72%	-53.62%	-125.97%	-210.28%	-110.42%	-80.94%	-71.59%	-119.79%	-128.60%	-105.67%	-86.45%
X	Average Net deficit (after ROCE) as % of Operating Income						-90.86%				-103.98%	